



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

SECU • NUMÉRO 014 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 29 avril 2010

—
Président

M. Garry Breitkreuz

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le jeudi 29 avril 2010

•(1530)

[Traduction]

Le président (M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, PCC)): Je déclare que la séance est ouverte.

Bienvenue à la quatorzième séance du Comité permanent de la sécurité publique et nationale. Nous discuterons aujourd'hui du Programme de protection des passagers et de la liste américaine d'interdiction de vol.

Nous recevons aujourd'hui trois groupes: la Gendarmerie royale du Canada, le ministère des Transports et le ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile.

Nous souhaitons la bienvenue aux témoins. Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous entendre. Lorsque vous prendrez la parole, commencez par vous présenter brièvement. Cela ne fera pas partie des dix minutes qui vous sont accordées.

Il s'agit d'une séance d'une heure seulement. Je ne peux pas rester pour toute la réunion, mais ce n'est pas grave. Quelqu'un d'autre me remplacera.

Avez-vous décidé qui parlera en premier, ou devrais-je simplement suivre l'ordre? M. McDonald peut commencer?

M. Gerard McDonald (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, ministère des Transports): Je commencerai, monsieur le président. Je ferai la seule déclaration liminaire pour tout le groupe, si cela vous convient, monsieur le président.

Le président: Pour tout le groupe?

M. Gerard McDonald: Oui.

Le président: D'accord, merci beaucoup. Commencez lorsque vous serez prêt. Je vous demanderais de présenter les autres membres du groupe.

M. Gerard McDonald: D'accord.

À ma droite, au bout, se trouve Kristina Namiesniowski, sous-ministre adjointe du Secteur des Politiques stratégiques au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile. Entre elle et moi, il y a Laureen Kinney, directrice générale de la sûreté aérienne à Transports Canada. Enfin, à ma gauche, se trouve le surintendant principal Larry Tremblay, directeur général des Opérations criminelles relatives à la sécurité nationale à la GRC.

Je tiens à vous remercier de nous donner l'occasion de nous exprimer sur le Programme de protection des passagers.

Depuis l'incident du 25 décembre 2009, qui a confirmé que les terroristes voulaient toujours s'attaquer à des vols de passagers, le Canada, tout comme ses partenaires internationaux, examinent ses programmes de sécurité aérienne. L'approche qui prédomine au Canada, aux États-Unis, en Australie et dans d'autres pays en matière de sécurité aérienne comprend le recours simultané à différents dispositifs, ce qui permet d'établir un système de défense solide contre les menaces. Comme nos partenaires internationaux renfor-

cent leurs mesures de sécurité actuelles ou mettent au point de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes d'évaluation des passagers, il est important que le Canada fasse de même pour que nous ne devenions pas un maillon faible et que le système de protection international demeure fort. Dans ce contexte, nous continuons d'améliorer le Programme de protection des passagers et de tirer des leçons de la mise en oeuvre du programme au cours des trois dernières années.

Le Programme de protection des passagers a été établi en juin 2007 dans le but que les personnes qui présentent un risque immédiat pour la sécurité aérienne ne puissent pas prendre l'avion. La conception du programme résulte d'une consultation approfondie avec les différentes parties concernées. On a notamment profité de la précieuse contribution du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada. Ce programme s'ajoute à d'autres éléments du système, dont le filtrage des passagers et des bagages. Le Programme de protection des passagers touche expressément notre mandat de base, lequel est axé sur la sécurité aérienne.

[Français]

Le Programme de protection des passagers et le Règlement sur le contrôle de l'identité, qui l'appuie, font appel à un partenariat entre les organismes gouvernementaux et les transporteurs aériens. En bref, ce programme permet à Transports Canada, au moyen de renseignements obtenus de la GRC et du SCRS, de formuler des recommandations au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités concernant des personnes pouvant constituer une menace immédiate pour la sûreté aérienne si elles sont autorisées à monter à bord des aéronefs.

La liste des personnes qui constituent une menace, intitulée « la liste des personnes précisées », renferme le nom, la date de naissance et le sexe de chaque personne précisée, et cette liste est fournie aux transporteurs aériens. En vertu du Règlement sur le contrôle de l'identité, les transporteurs aériens sont tenus de vérifier si le nom d'un passager figure sur la liste avant d'émettre une carte d'embarquement. Si le nom, la date de naissance et le sexe d'un passager correspondent à une personne dont le nom figure sur la liste, le transporteur aérien doit en aviser le Centre des opérations aériennes de Transports Canada qui demeure ouvert en tout temps.

Un agent en service validera la correspondance, prendra une décision quant à savoir si une directive d'urgence est requise pour interdire à cette personne de monter à bord de l'aéronef ou prendre toute mesure nécessaire pour veiller au maintien de la sûreté aérienne.

Des préoccupations à l'égard de résultats faussement positifs ou d'erreurs sur l'identité d'une personne causant de longs délais ont été soulevées auprès du ministère avant la mise en oeuvre du programme. Ces préoccupations ne sont pas devenues problématiques. Les procédures intégrées au programme permettent de répondre efficacement aux appels des transporteurs aériens au sujet de correspondances possibles, ce qui minimise les retards.

Le ministre vérifie les retards signalés afin de déterminer s'ils sont associés au programme. Un seul cas a été signalé où le retard était attribuable au programme. Des dispositions ont été prises avec la personne pour faciliter ses futurs voyages en avion.

• (1535)

[Traduction]

Le Bureau de réexamen de Transports Canada prévoit un recours pour les personnes à qui on a refusé l'embarquement. Ce bureau, par l'entremise de conseillers indépendants, examine les cas présentés et fait des recommandations au ministre sur le retrait ou le maintien du nom de la personne en question. Il est aussi possible de présenter des plaintes à d'autres organismes, comme le Comité de surveillance des activités de renseignement de sécurité et la Commission des plaintes du public contre la GRC. On peut également demander à la Cour fédérale de procéder à une révision judiciaire.

Comme pour n'importe quel nouveau programme, des questions et des défis peuvent se présenter. Ces défis, comme le cas qui fait l'objet d'une révision judiciaire, peuvent servir à renforcer le programme.

[Français]

Nous avons pris un bon nombre de mesures pour améliorer le programme depuis sa mise sur pied. Par exemple, nous avons modifié le Règlement sur le contrôle de l'identité en septembre 2008, après avoir consulté les intervenants.

Nous avons retiré l'exigence selon laquelle les passagers qui semblent être âgés de moins de 18 ans doivent présenter des pièces d'identité. Cette modification était fondée sur une évaluation attentive du règlement, en tenant compte du faible risque que présentent les personnes âgées de moins de 18 ans, de la difficulté associée à l'obtention du type de pièce d'identité exigé et de la possibilité de limiter la mobilité des vols intérieurs au Canada lorsque la pièce d'identité appropriée n'est pas disponible.

Pour faciliter les procédures d'embarquement, les exigences concernant les pièces d'identité utilisées à la porte d'embarquement ont également été changées. Nous avons renforcé le programme en incluant dans le règlement les éléments qui figuraient préalablement dans un protocole d'entente conclu avec chaque transporteur aérien du programme. Ces éléments comprennent les obligations réglementaires des transporteurs aériens relativement à la façon appropriée d'utiliser et de divulguer l'information, et d'accéder à l'information qui leur est fournie par Transports Canada dans le cadre du programme. Nous avons également réglé les problèmes potentiels de non-conformité en apportant des modifications qui autorisent les inspecteurs de Transports Canada à imposer des amendes aux transporteurs pour certaines infractions au Règlement sur le contrôle de l'identité.

[Traduction]

Le Programme de protection des passagers demeure un élément important du régime de sécurité aérienne du Canada, de même qu'un facteur clé dans le maintien de notre crédibilité en matière d'évaluation des passagers. Nous continuerons de chercher des moyens d'améliorer le programme, d'assurer la sûreté et la sécurité

des passagers et de maintenir l'efficacité et la compétitivité de l'industrie aérienne du Canada.

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Comme vous le savez probablement, notre comité a l'habitude de procéder maintenant à une première série de questions et réponses. Sept minutes sont accordées à chaque parti.

Monsieur Kania, vous pouvez commencer.

• (1540)

M. Andrew Kania (Brampton-Ouest, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci d'être ici aujourd'hui.

Je suis pour la sécurité, bien sûr. Je tiens à un système logique et juste pour les voyageurs, que ce soit les voyageurs qui passent par le filtrage ou les personnes à qui on n'imaginerait pas d'imposer cette mesure et qui ne sauraient être interdites de vol. Pour ces voyageurs, le processus doit se faire rapidement.

J'aimerais d'abord demander comment on détermine qui fait partie de la liste d'interdiction de vol. J'ai, parmi mes électeurs, des gens qui ont été inscrits à cette liste et qui ont du mal à prendre l'avion. L'un d'entre eux est un garçon de huit ans. Comment cette liste est-elle dressée? Ce que je veux savoir essentiellement, c'est comment les gens qui ont été inscrits à tort peuvent faire rayer leurs noms de la liste.

M. Gerard McDonald: En ce qui concerne le garçon de huit ans, je précise que, conformément au Règlement sur le contrôle de l'identité, personne de moins de 18 ans n'est inscrit à la liste.

M. Andrew Kania: Je vous arrête tout de suite. Les personnes en question étaient en Allemagne, et la compagnie aérienne les a interceptées, elle leur a fait passer le filtrage, et elle leur a dit qu'elles étaient inscrites à la liste d'interdiction de vol canadienne et qu'elles ne pouvaient pas rentrer au Canada. Comment cette situation peut-elle se produire, et comment régler le problème? De toute évidence, il y a eu une erreur, et il doit y avoir moyen...

Je n'ai toujours pas reçu de réponse du ministre de la Sécurité publique, et je n'ai pas encore trouvé un moyen de faire rayer leurs noms de la liste. Je vous le demande donc: Que dois-je faire? Pourquoi doivent-ils demander de l'aide à leur député? Que peuvent-ils faire pour être rayés de la liste?

M. Gerard McDonald: Je ne connais pas les détails de ce cas en particulier, mais je peux vous dire que, si ces gens faisaient bien partie de la liste canadienne d'interdiction de vol, ils en auraient été avisés directement, et je ne sais pas si cet avis a été donné.

M. Andrew Kania: Je fais une supposition. Disons que les Canadiens avaient décidé d'inscrire ces gens à la liste parce qu'ils faisaient partie de la liste américaine. Est-ce que les Canadiens se limitent à suivre les Américains? Est-ce possible?

M. Gerard McDonald: Non, c'est impossible. La liste canadienne est une liste distincte et elle n'a rien à voir avec la liste américaine.

M. Andrew Kania: Le Canada suit-il la liste des États-Unis?

M. Gerard McDonald: Non.

M. Andrew Kania: D'accord. Mais comment ces personnes peuvent-elles régler le problème?

M. Gerard McDonald: Le seul recours fourni pour Transports Canada s'adresse aux gens qui font partie de la liste d'interdiction de vol. Il est possible que vos électeurs n'ont pas pu prendre l'avion parce qu'ils étaient inscrits à la liste canadienne d'interdiction de vol. Si c'est le cas, ils en auraient été avisés au préalable. S'ils ont reçu cet avis, ils pourraient faire appel à notre bureau de réexamen.

M. Andrew Kania: D'accord. J'aimerais approfondir cette question. On dit qu'il s'agit d'un programme secret, et que lorsqu'une personne est inscrite à la liste, elle n'en est pas avisée. Est-ce exact?

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Andrew Kania: Pourquoi n'est-elle pas avisée? Pourquoi n'y a-t-il pas moyen, pour la personne concernée, de se défendre si son nom a été ajouté à la liste?

M. Gerard McDonald: Si cette liste existe, c'est en partie parce qu'on ne veut pas que les gens qui présentent un risque pour la sécurité aérienne sachent qu'ils ont été identifiés. On veut que ces gens y pensent deux fois avant de décider de prendre l'avion.

Si une personne qui fait partie de la liste tente de prendre l'avion, nous ordonnons d'urgence que l'embarquement lui soit refusé. À ce moment-là, la personne sera informée qu'une ordonnance d'urgence a été donnée et qu'elle est inscrite à la liste d'interdiction de vol. On lui explique aussi pourquoi elle fait partie de cette liste. La personne peut ensuite demander au Bureau de réexamen de faire rayer son nom de la liste.

M. Andrew Kania: Encore une fois, pour les personnes innocentes qui font partie de la liste et qu'on empêche de prendre l'avion, ne serait-il pas préférable de les aviser qu'elles ont été inscrites à la liste pour qu'elles puissent faire quelque chose à ce sujet? Est-il vraiment juste de ne pas en aviser les personnes innocentes?

M. Gerard McDonald: Tout d'abord, personne qu'on a empêché de voler ne faisait pas partie de la liste.

• (1545)

M. Andrew Kania: Cela ne s'est jamais produit.

M. Gerard McDonald: Non, cela ne s'est jamais produit.

M. Andrew Kania: D'accord. Lorsque vous dites « empêcher de prendre l'avion », que voulez-vous dire au juste? Parmi mes électeurs, il y en a qu'on a empêché de prendre l'avion.

M. Gerard McDonald: Il est possible qu'on compte, parmi vos électeurs, des gens qu'on a empêchés de prendre l'avion, mais ce n'est pas parce qu'ils faisaient partie de la liste d'interdiction de vol.

M. Andrew Kania: Il semble que l'agent des services frontaliers qui se trouve sur place a la capacité de décider si les voyageurs sont autorisés à prendre l'avion. Est-ce exact?

M. Gerard McDonald: Non, c'est inexact.

M. Andrew Kania: Alors, comment cela fonctionne-t-il?

M. Gerard McDonald: La liste des personnes interdites de vol est communiquée aux compagnies aériennes. Avant chaque vol, la compagnie compare la liste des passagers avec la liste des personnes interdites de vol. Si une concordance est possible, la compagnie téléphone au centre d'opérations de Transports Canada, qui est ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept, afin de savoir si la personne en question est bien inscrite à la liste d'interdiction de vol. Dans la plupart des cas, il suffit de trois à cinq minutes pour régler la question. La vérification n'a jamais retardé l'embarquement.

M. Andrew Kania: Il y a donc des faux positifs.

M. Gerard McDonald: Sur les 600 appels que nous avons reçus depuis trois ans, nous comptons seulement deux cas de faux positifs. Dans ces deux cas, les personnes en question ont pu prendre l'avion.

M. Andrew Kania: D'accord. Mais qu'en est-il de mes électeurs à qui on a refusé l'embarquement?

M. Gerard McDonald: Je répète que je ne connais pas les circonstances de l'affaire. Mais si on leur a refusé l'embarquement parce qu'ils faisaient partie de la liste d'interdiction de vol, ils en auraient été avisés lorsqu'on leur a empêché de prendre l'avion.

M. Andrew Kania: Il y a deux points qu'il faut dégager ici. Je n'ai plus beaucoup de temps, et je vais les aborder en même temps.

Je remarque qu'il y a renversement du fardeau de la preuve ici: la personne en question doit prouver son innocence. Par ailleurs, si la personne n'est pas satisfaite de la décision qui a été prise à son égard, elle peut demander à la Cour fédérale de procéder à une révision judiciaire. On oblige donc, essentiellement, les gens à prouver leur innocence. S'ils ne sont pas satisfaits et s'ils ne peuvent pas prouver leur innocence en fonction de vos normes, ils doivent faire appel à un avocat, recourir à la Cour fédérale et dépenser de l'argent. Ne serait-il pas préférable de confier à un organe indépendant, comme un ombudsman, la tâche d'examiner les cas présentés et de prendre des décisions de façon autonome, plutôt que de forcer les gens à dépenser leur argent et à faire appel à la Cour fédérale?

M. Gerard McDonald: J'aimerais apporter quelques précisions, monsieur le président. D'abord, nous ne disons pas que les personnes inscrites à la liste sont coupables. Ce que nous disons, c'est qu'elles présentent un risque pour la sécurité aérienne. Ensuite, je conviens que la révision judiciaire est un recours que peut utiliser toute personne qui apprend qu'elle fait partie de la liste, mais cette personne a aussi accès à notre bureau de réexamen, qui met à sa disposition un conseiller indépendant chargé d'examiner son cas et de faire une recommandation au ministre des Transports sur l'opportunité de réviser son cas en particulier. Comme je l'ai mentionné plus tôt, d'autres options sont également prévues: la Commission des plaintes du public contre la GRC et le comité du SCRS, qui a pour mandat d'examiner les renseignements pertinents.

Le président: Merci beaucoup.

Madame Mourani, vous avez la parole.

[Français]

Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être présents.

J'aimerais vérifier quelque chose auprès de vous, monsieur McDonald. Vous parliez du processus lorsqu'une personne se présente à l'aéroport, à sa compagnie aérienne. L'employé entre le nom de la personne et s'aperçoit d'une espèce de *match* entre le nom de la personne qui est devant elle et celui sur la liste. Elle fait une demande pour vérifier si cette personne est la même que celle dont le nom figure sur la liste. La demande est faite auprès du ministère des Transports. Le ministère des Transports fait les vérifications et donne l'autorisation ou non. En fait, le ministre, le sous-ministre ou la personne responsable donne l'autorisation à la personne de monter à bord de l'avion ou non. C'est bien cela?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Oui, c'est exact.

[Français]

Mme Maria Mourani: Vous avez aussi dit ne pas utiliser la liste américaine, mais bien la liste canadienne. Est-ce exact?

• (1550)

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Oui, c'est exact.

[Français]

Mme Maria Mourani: Si vous n'utilisez pas la liste américaine, pourquoi des vols intérieurs — au Canada — sont-ils détournés parce qu'ils survolent les États-Unis? Pourquoi me rapporte-t-on qu'on refuse des personnes dont le nom figure sur la liste américaine? Air Canada utilise aussi la liste américaine, me dit-on. Or Air Canada doit en référer à vous. Donc, vous devez automatiquement vous référer à la liste américaine.

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Non. Comme je l'ai répété, nous n'utilisons pas la liste américaine. Le seul cas où un appareil canadien peut quitter l'espace aérien canadien, c'est s'il s'agit d'un vol international qui doit entrer dans l'espace aérien américain. Lorsqu'on entre dans l'espace aérien américain, on doit respecter la loi américaine. Par conséquent, si une personne qui est inscrite à la liste américaine d'interdiction de vol traverse l'espace aérien américain, les Américains peuvent demander que l'avion n'entre pas dans leur espace aérien au cours de son voyage entre une destination internationale et le Canada.

[Français]

Mme Maria Mourani: Pourquoi Air Canada dit-elle qu'elle utilise la liste américaine, que la liste américaine est utilisée? Je ne comprends pas.

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Je suis persuadé qu'Air Canada utiliserait la liste américaine, certainement pour les gens qui effectuent un vol à destination des États-Unis, car ils seraient assujettis aux règles relatives à l'espace aérien américain; il faudrait alors que la compagnie utilise la liste américaine d'interdiction de vol.

[Français]

Mme Maria Mourani: J'ai une autre question pour M. Tremblay.

Qu'est-ce qui fait que vous conseillez au ministère des Transports d'inscrire le nom de quelqu'un sur la liste? Sur quels critères vous basez-vous? M. McDonald disait que ces personnes dont les noms apparaissent sur la liste sont une menace pour la sécurité de l'aviation, mais elles sont non coupables.

Alors, comment identifiez-vous ces personnes? Est-ce en fonction de la religion ou du port de la barbe? Quel est le critère? On parle beaucoup de profilage racial aussi.

Surintendant principal Larry Tremblay (directeur général, Opérations criminelles relatives à la sécurité nationale, Enquêtes relatives à la sécurité nationale, Gendarmerie royale du Canada): Merci.

J'aimerais commencer par indiquer que la GRC n'inscrit aucune personne sur la liste. La GRC fait partie d'un comité qui fait des recommandations. Celles-ci sont soumises au ministre des Transports. En fait, la GRC soumet de l'information à un comité, mais elle ne fait pas la recommandation. La GRC, dans le cas où elle a de l'information à savoir qu'une personne peut représenter une menace à la sécurité aérienne, se base sur les actions de cet individu. Les seuls faits que nous considérons sont les actions de l'individu...

Mme Maria Mourani: Les actions de l'individu...

Surint. pr. Larry Tremblay: ... sans faire aucune référence à la religion, au genre ou à l'appartenance.

Mme Maria Mourani: J'ai ici un document de la Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles, la CSILC. On rapporte que beaucoup d'Arabo-musulmans canadiens sont ciblés en raison de cette liste. On rapporte aussi beaucoup de cas d'Arabo-musulmans.

On rapporte aussi des faits relativement au SCRS: puisque le SCRS n'obtient pas de délations de certains jeunes de la communauté musulmane au Canada compte tenu du fait que ces gens n'acceptent pas d'être des délateurs pour le SCRS, certains se retrouvent à être sur la liste aussi. Qu'en pensez-vous?

Surint. pr. Larry Tremblay: Monsieur le président, je ne peux pas me prononcer sur les activités du SCRS, mais je peux affirmer que, en ce qui a trait à la GRC, les recommandations sont basées sur les actions, et seulement sur les actions.

Mme Maria Mourani: J'ai une autre question. Vous disiez qu'il n'y avait pas de mineurs sur la liste, monsieur McDonald. Pourtant, des enfants se font refuser l'accès à l'avion. Je ne devrais pas dire: « refuser l'accès à l'avion ». Je reviens sur mes propos. Ils se font arrêter et font l'objet d'une inspection pour savoir s'il existe un *match* en ce qui a trait au nom de ces enfants.

Je vous donne un exemple. M. Alistair Butt, 10 ans, à Saskatoon, prend l'avion pour Ottawa avec son père, sa mère et son frère. On les fait attendre. Un incident est survenu une bonne semaine après. Il existe un autre Alistair Butt. Je vous parle donc de faux positifs. Ce dernier a 15 ans, il demeure dans la région d'Ottawa, il est inscrit sur une liste d'interdiction de vol. Au comptoir d'enregistrement d'Air Canada, il a voulu prendre un avion entre Montréal et St. John's. Il y eut un autre incident.

C'étaient des enfants. Vous dites que l'âge est inscrit. C'est le nom et la date de naissance. Donc, je ne comprends pas pourquoi les compagnies aériennes empêchent des enfants qui sont de faux positifs de monter à bord des avions.

•(1555)

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Encore une fois, je ne connais pas les circonstances entourant les cas que vous soulevez, mais s'il y a eu du retard lors de l'embarquement, ce n'est pas parce que les personnes faisaient partie de notre liste d'interdiction de vol.

[Français]

Mme Maria Mourani: Tient-on compte de faux positifs quand il s'agit d'enfants? Quand un enfant se présente au comptoir d'Air Canada, ou de tout autre transporteur qui doit vérifier un nom pour savoir s'il y a une correspondance, fait-on quand même cette vérification dans son cas, pour voir si son nom correspond à un nom sur la liste?

[Traduction]

M. Gerard McDonald: Si la personne a moins de 18 ans, nous savons immédiatement qu'elle ne fait pas partie de la liste. Dans un tel cas, nous indiquons directement au transporteur aérien qu'il est impossible que cette personne fasse partie de notre liste.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Davies, à vous.

M. Don Davies (Vancouver Kingsway, NPD): Merci d'avoir comparu aujourd'hui.

En juin 2007, les commissaires canadiens à la protection de la vie privée ont adopté une résolution conjointe au sujet de la liste d'interdiction de vol. Je suis sûr que vous êtes au courant. Je ne vais pas lire toute la résolution, mais j'aimerais mettre en évidence certaines parties particulièrement révélatrices. Parmi d'autres choses, on peut lire:

La Loi sur l'aéronautique ne prévoit pas de cadre législatif adéquat ou clairement défini à l'appui du Programme de protection des passagers... Transports Canada n'a pas garanti que les listes de personnes désignées ne seront pas communiquées à des gouvernements étrangers ou à leurs agents... Le programme prévoit la collecte, l'utilisation et la communication de renseignements personnels sur les voyageurs en quantité excessive ainsi que de renseignements personnels sensibles... Le programme crée un risque réel de préjudice à des personnes dû à des renseignements erronés ou non fiables, compte tenu du fait que le U.S. Department of Homeland Security s'est récemment dit extrêmement préoccupé par la qualité des données et l'information sous-jacente que comportent les listes établies aux États-Unis...

On demande au gouvernement de soumettre le Programme de protection des passagers à un comité parlementaire afin qu'il fasse l'objet d'un examen public minutieux et de discussions. On demande également au gouvernement d'adopter un processus législatif pour régir l'utilisation de la liste d'interdiction de vol et d'en suspendre l'usage jusqu'à ce que des mesures aient été prises en ce sens.

À votre connaissance, est-ce que ces recommandations ont été suivies?

M. Gerard McDonald: Je ne suis pas certain que ces recommandations en question aient été suivies, mais je peux signaler que le Commissariat à la protection de la vie privée a réalisé une vérification du programme. Nous avons effectué cette vérification en novembre 2009 et nous avons conclu que le Programme de protection des passagers est bel et bien conforme à la Loi sur la protection des renseignements personnels, à la Loi sur l'aéronautique et aux règlements pertinents.

M. Don Davies: D'accord. Je vais maintenant citer un rapport publié par la Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles. On peut lire:

En 2008, le Bureau de réexamen de Transports Canada a demandé à deux conseillers indépendants en matière de sécurité, M. Allan F. Fenske et

Mme Wendy Sutton, d'analyser la plainte d'un individu dont le nom figurait sur la LPD. Dans leur rapport, en date du 28 octobre 2008, M. Fenske et Mme Sutton ont conclu que le PPP était parsemé d'erreurs et que son cadre juridique et de réglementation devait être revu.

Cet examen a-t-il eu lieu et, le cas échéant, quel en a été le résultat?

M. Gerard McDonald: Je pense que nous examinons constamment nos pratiques et nos programmes pour les améliorer du mieux que nous pouvons. Nous n'avons pas réalisé d'examen précis sur les observations de la B.C. Civil Liberties Union, mais nous sommes en train de réaliser un examen complet de nos règlements de sécurité aérienne, ce qui comprendrait un examen du Règlement sur le contrôle de l'identité, qui régit le programme en question.

M. Don Davies: D'accord, mais j'aimerais être un peu plus précis, parce que c'est le Bureau de réexamen de Transports Canada qui a demandé aux deux conseillers indépendants en matière de sécurité d'examiner la plainte, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Oui, c'est exact.

M. Don Davies: Ils ont rédigé un rapport disant que le programme comportait des problèmes graves et que le cadre devait être réexaminé. Je ne parle pas d'examens en cours que tout organisme entreprend régulièrement.

Y a-t-il eu un examen précis pour donner suite à cette recommandation? C'est ce que j'essaie de savoir.

•(1600)

Mme Laureen Kinney (directrice générale, Direction générale de la sûreté aérienne, ministère des Transports): Nous avons réalisé un vaste examen de nos processus, procédures et systèmes lorsque nous avons reçu ce rapport, et nous avons également examiné les questions qui y étaient soulevées. Je ne peux pas vous en parler plus en détail, car cela fait l'objet d'une poursuite.

M. Don Davies: Y a-t-il un rapport écrit qui a découlé de cet examen?

Mme Laureen Kinney: Non.

M. Don Davies: Non.

D'accord, j'aimerais maintenant parler du programme américain pour la sûreté des vols, qui m'inquiète davantage en ce moment.

Récemment, les lignes aériennes canadiennes ont appris qu'elles doivent envoyer leurs IPV — nom, date de naissance, etc. —, mais également tous les renseignements du système de réservation, au département de la Sécurité intérieure dans les 72 heures précédant l'embarquement d'un vol dans ce pays. Le département de la Sécurité intérieure des États-Unis enverra ensuite une directive pour déterminer si le citoyen canadien peut embarquer ou non, ou si un passager devrait subir un deuxième contrôle de sécurité ou se voir interdire l'embarquement.

Nous avons appris que le Canada a réussi à obtenir une exemption pour les vols nationaux sans escale au Canada, même s'ils survolent les États-Unis, mais nous apprenons à présent que même dans ces circonstances, il y a eu des incidents où l'on a empêché à certaines personnes de prendre l'avion. Il y a un cas célèbre, je crois que c'est celui de M. Almalki, qui voyageait de Windsor à Ottawa l'année dernière et à qui on a refusé l'embarquement.

On nous dit que le programme américain pour la sûreté des vols ne s'applique pas dans cette situation et que nous jouissons d'une exemption. Est-ce exact? Savez-vous si c'est le cas? Est-ce que nous jouissons réellement d'une exemption?

M. Gerard McDonald: Oui, nous jouissons de cette exemption.

M. Don Davies: Savez-vous pourquoi M. Al Malki n'a pas eu le droit de prendre ce vol, l'année dernière? Est-ce que quelqu'un sait ce qui s'est passé?

M. Gerard McDonald: Je ne peux pas parler de ce cas. C'était une décision d'Air Canada, sans doute.

M. Don Davies: D'accord.

Il reste cependant que le Canada doit envoyer au département de la Sécurité intérieure l'information relative à ces vols, même pour des vols qui ne concernent pas les États-Unis. Si un Canadien voyage du Canada au Mexique, ou du Canada à l'Amérique du Sud, sans passer par les États-Unis, mais en empruntant l'espace aérien de ce pays, les compagnies aériennes doivent envoyer l'information au département de la Sécurité intérieure, n'est-ce pas?

Mme Kristina Namiesniowski (sous-ministre adjointe, Secteur des Politiques stratégiques, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile): Peut-être que je peux essayer de répondre à votre question.

Le programme américain pour la sûreté des vols s'appliquera aux vols nationaux et aux vols continentaux des États-Unis, ainsi qu'aux vols à destination des États-Unis et à ceux qui survolent les États-Unis. Pour l'instant, les dispositions relatives au survol n'ont pas encore été mises en oeuvre et les vols qui quittent le Canada pour le Mexique ne sont pas encore couverts par le programme pour la sûreté des vols, mais c'est imminent.

M. Don Davies: C'est imminent. Pouvez-vous confirmer qu'Air Canada se conforme au programme pour la sûreté des vols?

Mme Kristina Namiesniowski: Pour tous les vols intérieurs aux États-Unis assurés par Air Canada, je crois comprendre que la mise en oeuvre de cette partie du programme est terminée aux États-Unis et qu'ils sont en train d'appliquer le programme aux vols en provenance du Canada et à destination des États-Unis.

Il y a deux programmes aux États-Unis: l'un s'appelle APIS et l'autre, le programme pour la sûreté des vols. APIS est un programme utilisé par le service des douanes et de protection des frontières qui ressemble beaucoup à un programme canadien en vertu duquel on envoie l'information préalable sur les voyageurs, c'est-à-dire les noms des voyageurs, au gouvernement américain à des fins de douanes et d'immigration, au moment où les gens atterrissent aux États-Unis et doivent passer par les douanes.

M. Don Davies: Je dois vous interrompre, parce qu'il me reste peu de temps. Je suis désolé.

Ce qui m'inquiète, c'est le cas des Canadiens qui ne vont pas aux États-Unis. Un Canadien qui n'a pas l'intention d'y aller, qui veut se rendre à Mexico, pourrait être interdit de vol non pas à cause de quelque chose qui se produit chez nous, mais de quelqu'un aux États-Unis qui dirait qu'il n'a pas le droit d'embarquer.

Avez-vous une position à ce sujet? Savez-vous si le gouvernement canadien a exprimé des réserves et a défendu les Canadiens qui pourraient se retrouver dans cette situation?

Mme Kristina Namiesniowski: Le gouvernement canadien a pris plusieurs mesures. Lorsque le programme américain pour la sûreté des vols était envisagé, le gouvernement américain a émis ce que l'on appelle un avis préalable de projet de règlement, qui est le processus qu'il utilise lorsqu'il veut mettre en oeuvre un programme.

À la suite de cet avis préalable de projet de règlement, le gouvernement canadien a fait un certain nombre de démarches auprès du gouvernement américain. À l'époque, nous demandions une exemption complète et intégrale de l'application du programme.

D'autres pays ont également fait des interventions, tout comme d'autres groupes, dont des groupes américains.

À la suite de l'intervention du Canada, le gouvernement américain a déterminé qu'il était prêt à nous accorder une exemption pour les vols intérieurs — c'est-à-dire, comme vous l'avez dit, pour les vols entre deux endroits au Canada. Mais pour l'instant, ils nous ont dit clairement qu'ils n'envisageaient pas d'exemption pour le survol.

M. Don Davies: Est-ce que le Canada a répondu à cette décision?

Le président: Ce sera votre dernière question.

Mme Kristina Namiesniowski: Nous avons eu plusieurs conversations avec le gouvernement américain, jusqu'au niveau ministériel, pour exprimer notre désir de jouir d'une exemption totale, ce que nous n'avons finalement pas obtenu. La décision du gouvernement américain se reflète dans sa dernière décision, qui date d'octobre 2008. Le Canada n'est pas exempté de l'application de la décision sur le survol.

• (1605)

M. Don Davies: Merci. Je crois que je n'ai plus de temps.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur MacKenzie, s'il vous plaît.

M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC): Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Je crois qu'un des problèmes que l'on vit dans ce domaine, c'est qu'il existe plusieurs listes d'interdiction de vol différentes qui sont mélangées. Parfois, lorsqu'un transporteur canadien dans un pays étranger refuse d'embarquer quelqu'un, ce n'est pas nécessairement à cause de la liste canadienne.

Je pense que la plupart d'entre nous savent qu'il existe une liste d'interdiction de vol des Nations Unies. Les Américains ont la leur, nous avons la nôtre et d'autres pays ont la leur. Je crois que parfois les listes sont mélangées. Si un Canadien se voit refuser l'embarquement, l'argument qui revient toujours, c'est que la raison de ce refus doit venir du Canada.

Je crois que M. Davies a dit qu'en tant que Canadien, nous devons être assurés que l'espace aérien au-dessus du Canada — puisque le Canada est un pays souverain —, c'est notre espace aérien. Nous sommes maîtres du ciel au-dessus du Canada, tout comme le sont les autres pays. Donc, les Américains ont peut-être leurs propres règles sur les vols qui passent par leur espace aérien, qui n'ont rien à voir avec le fait d'atterrir en sol américain.

Corrigez-moi si je me trompe, mais je crois que les lignes aériennes reçoivent la liste et que c'est à elle de faire un suivi des noms qui figurent sur cette liste.

Monsieur McDonald, je crois que vous avez dit qu'il y a eu deux faux positifs en trois ans.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Dave MacKenzie: Deux faux positifs en trois ans, ce n'est pas énorme, mais ce qu'on nous dit, c'est qu'il y en a beaucoup d'autres chez nos voisins américains, qui n'ont peut-être pas les éléments descriptifs et identificateurs que nous avons pour notre propre liste.

Je crois que vous avez dit, et je peux le lire ici, qu'il n'y a personne sur notre liste qui soit âgée de moins de 18 ans.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

M. Dave MacKenzie: Donc, s'il y a quelqu'un de 19 ans qui est sur la liste et qu'une personne de 13 ans portant le même nom se présente, combien de temps faudra-t-il pour déterminer que malgré l'identité des noms, il ne s'agit pas de la même personne puisque les identificateurs ne correspondent pas?

M. Gerard McDonald: C'est simple comme bonjour et il suffirait de quelques secondes seulement pour s'en rendre compte. Nous avons reçu environ 600 appels et je peux vous dire d'expérience que nous pouvons régler n'importe quelle question ou n'importe quel problème en trois à cinq minutes en moyenne.

M. Dave MacKenzie: Et vous êtes à la disposition des lignes aériennes 24 heures par jour.

M. Gerard McDonald: Oui, 24 heures par jour, sept jours par semaine.

M. Dave MacKenzie: Mon ami, M. Kania, a raconté un incident, et je sais que ce serait très inquiétant pour une famille qui a un enfant de huit ans à qui on interdirait de prendre l'avion, mais est-ce que Transports Canada continuerait à appliquer notre programme de protection des passagers? Ce n'est pas le ministre de la Sécurité publique qui tient cette liste, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: C'est Transports Canada. C'est exact, c'est le ministre des transports.

M. Dave MacKenzie: Je proposerais que M. Kania écrive au ministre des Transports pour essayer d'éclaircir ce problème.

M. Gerard McDonald: Nous n'aurions certes aucune objection à cela, mais je vous répète que si on a interdit à cette personne de prendre l'avion parce que son nom figurait sur la liste, notre politique est de nous assurer qu'elle sache qu'elle figure sur la liste si on lui refuse l'embarquement et qu'on lui en explique la raison. Si c'est vraiment pour cette raison que cette personne n'a pas pu embarquer, les lignes aériennes auraient déjà cette information.

M. Dave MacKenzie: Est-il possible que le nom de cette personne figure sur la liste d'un autre pays et qu'elle ait été repérée par des identificateurs, même si elle voulait venir au Canada sur un vol d'Air Canada?

M. Gerard McDonald: Tout est possible. Des lignes aériennes ont des listes de voyageurs qui ont un comportement inacceptable pendant les vols, de personnes qui ne paient pas leurs factures, ils ont toutes sortes de listes, qui s'ajoutent aux listes d'interdiction de vol des autres pays. Je ne peux que faire des suppositions.

M. Dave MacKenzie: Je pense que c'est un autre point important. Bien que les pays aient des listes d'interdiction de vol, les lignes aériennes peuvent elles aussi avoir des listes pour diverses raisons, y compris celles que vous avez mentionnées, d'un point de vue économique, et qui les amèneraient à refuser à quelqu'un l'accès à leur vol.

M. Gerard McDonald: C'est tout à fait possible, oui.

•(1610)

M. Dave MacKenzie: Sur un autre sujet, j'ai lu le rapport de la commissaire à la protection de la vie privée et j'ai noté que le plus récent porte sur la période de juin 2007 à mars 2009. Est-ce que c'est le plus récent rapport de la commissaire?

M. Gerard McDonald: Oui, c'est d'ailleurs le seul.

M. Dave MacKenzie: Très bien. Ce que j'ai remarqué en le lisant, c'est qu'il y a d'autres organismes qui ont exprimé des préoccupations au sujet d'un rapport antérieur. Je ne sais pas à quand remonte cet autre rapport, puisque le programme est assez nouveau.

M. Gerard McDonald: Oui, le programme n'a que trois ans.

M. Dave MacKenzie: Ce serait donc le seul rapport de la commissaire sur ce programme?

M. Gerard McDonald: Oui, il n'y a eu qu'une seule vérification de ce programme en ce qui a trait à la protection de la vie privée.

M. Dave MacKenzie: Donc, dans ce rapport qui couvre une période se terminant en mars 2009, pouvez-vous me dire si le ministère a relevé et corrigé les problèmes internes qui sont mentionnés dans le rapport?

M. Gerard McDonald: Oui.

Je tiens à dire tout d'abord que le rapport lui-même signale que les contrôles de collecte de renseignements personnels offrent une protection adéquate, que des contrôles satisfaisants pour l'utilisation des renseignements personnels sont en place, qu'il y a des contrôles pour la conservation des renseignements personnels et qu'on avait prévu les mécanismes nécessaires pour garantir la fiabilité de la liste des personnes spécifiées.

Cela dit, la commissaire à la protection de la vie privée a fait quatre recommandations visant à améliorer le programme. La première préconise qu'advenant une recommandation du groupe consultatif, le sous-ministre la reçoive accompagnée du dossier au complet.

En vertu d'un pouvoir délégué par le ministre, le sous-ministre prend la décision d'inscrire une personne sur la liste ou de l'en rayer. Quand le programme a été instauré, le sous-ministre ne recevait qu'un résumé du dossier et c'est seulement s'il le souhaitait, qu'on lui communiquait tous les renseignements disponibles. Nous avons modifié cette pratique. Si une recommandation est envoyée au sous-ministre, il reçoit le dossier au complet et il peut l'étudier avant de prendre sa décision.

La commissaire à la protection de la vie privée a aussi fait une recommandation concernant le système informatisé utilisé pour conserver cette liste. Elle préconise que l'on prévoit une accréditation officielle pour garantir la sécurité de cette technologie. Nous pensions l'avoir déjà fait. Il y a donc eu des pourparlers à cet effet. Afin de satisfaire à la recommandation de la commissaire, nous avons procédé à une accréditation sécuritaire du système et elle est désormais en place.

Troisièmement, la commissaire estimait que nous devrions modifier nos règlements de filtrage de l'identité pour exiger que les lignes aériennes signalent toute atteinte à la vie privée, comme par exemple, le fait qu'une personne non autorisée ait eu accès à la liste. En fait, en vertu des règlements, il est illégal de partager et de distribuer la liste, mais la commissaire à la protection de la vie privée estimait qu'il incombait aux lignes aériennes de nous aviser d'un éventuel partage des renseignements. C'est un élément qui fait partie de notre examen réglementaire dont je vous ai parlé.

Enfin, on a recommandé d'intensifier nos activités de surveillance des lignes aériennes pour ce qui est de la manipulation de la liste. Nous avons accepté cette recommandation et accru notre surveillance.

Le président: Vous aurez un autre tour.

Monsieur Wrzesnewskyj, vous avez la parole.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etotobicoke-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Ce sont des noms qui figurent sur cette liste. Fournissez-vous des photographies des personnes inscrites sur la liste ou des renseignements contenus dans le passeport?

M. Gerard McDonald: Non.

M. Borys Wrzesnewskyj: La liste ne comporte que des noms donc, n'est-ce pas?

M. Gerard McDonald: Seuls le nom, la date de naissance et le sexe figurent sur la liste.

M. Borys Wrzesnewskyj: Si on a déterminé la nécessité d'inscrire le nom de quelqu'un sur cette liste, on peut supposer qu'il serait accompagné d'une photographie. Pourquoi ne pas ajouter une photographie en regard du nom pour vérification au comptoir d'enregistrement si un nom apparaît?

M. Gerard McDonald: C'est parce que nous voulons que cet élément d'information demeure du ressort du gouvernement fédéral. Nous estimons qu'il est beaucoup plus facile de sécuriser l'information si c'est nous qui la détenons. Voilà pourquoi nous avons fait...

•(1615)

M. Borys Wrzesnewskyj: Étant donné que vous fournissez des détails comme le nom, l'âge, etc., et étant donné que l'intéressé est en présence d'un agent à l'enregistrement ou à l'embarquement, pourquoi ne pas fournir sa photographie pour que l'agent puisse certifier qu'il s'agit bien de la personne dont le nom figure sur la liste? J'avoue que je ne comprends pas votre raisonnement.

Je passe à autre chose. Vous dites qu'à votre connaissance, il y a eu deux faux positifs. Il s'agit de personnes que l'on a empêchées d'embarquer...

M. Gerard McDonald: Non. C'était un faux positif. L'appel a été transmis à notre bureau; nous avons réussi à régler ces problèmes, et les personnes concernées ont embarqué dans l'avion.

M. Borys Wrzesnewskyj: Très bien, mais ces gens figuraient sur la liste. Devez-vous souvent faire évacuer des gens qui sont sur une liste et qui ont contesté le fait que leur nom figure sur la liste d'interdiction de vol et qu'ils soient considérés comme une menace? Est-ce que cela s'est déjà produit?

M. Gerard McDonald: Non...

M. Borys Wrzesnewskyj: À ce jour, personne n'a remis en question le fait que son nom figure sur une liste d'interdiction de vol au Canada.

M. Gerard McDonald: Oui, les tribunaux sont actuellement saisis d'une affaire dans le cadre de laquelle une personne a contesté le fait que son nom figure sur la liste.

M. Borys Wrzesnewskyj: Donc il y a un cas. Il y a donc un précédent. Mais vous n'informez pas les gens lorsqu'ils figurent sur la liste. Vous l'avez dit auparavant.

M. Gerard McDonald: C'est exact. On les informe s'ils tentent d'embarquer dans un avion.

M. Borys Wrzesnewskyj: Il y a un comité qui est responsable d'établir tout cela.

Monsieur Tremblay, faites-vous partie de ce comité?

Surint. pr. Larry Tremblay: Non, monsieur. Mais il y a un membre de mon bureau qui y siège.

M. Borys Wrzesnewskyj: Je n'ai pas été clair. Il s'agit d'une réunion avec le ministre. Est-ce exact?

Surint. pr. Larry Tremblay: Non, monsieur. Un agent de la GRC, un membre du service et un employé de Transports Canada constituent ce comité. Le comité formule une recommandation à Transports Canada d'après la teneur de ses délibérations. Transports Canada prend cette recommandation...

M. Borys Wrzesnewskyj: Qui, à Transports Canada, prend la décision finale?

M. Gerard McDonald: Cette responsabilité revient au sous-ministre.

M. Borys Wrzesnewskyj: C'est le sous-ministre qui prend cette décision.

C'est intéressant parce qu'on attache de l'importance à ce droit fondamental qu'est la liberté de mouvement. Nous restreignons la capacité des gens de se déplacer librement. Le système bureaucratique agit à titre de juge et de jury sans que les intéressés puissent réagir.

Voilà où se trouve le problème. Je vous ai entendu dire que nous voulons les surprendre, les arrêter au comptoir. Dans ce cas, aucune accusation n'a été portée. Examinons les circonstances éventuelles. Vous avez dit qu'on communique ces renseignements à nombre de pays étrangers.

M. Gerard McDonald: Excusez-moi, non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Nous ne communiquons pas cette liste aux autres pays.

M. Borys Wrzesnewskyj: Vous ne la communiquez pas.

M. Gerard McDonald: Nous ne la communiquons à aucun autre pays.

M. Borys Wrzesnewskyj: Nous la communiquons seulement aux compagnies aériennes qui disposent de comptoirs de billetterie dans ces pays. Disons que quelqu'un prend l'avion en Syrie pour venir au Canada, à Montréal, et qu'on l'empêche d'entrer dans l'avion. Il fait une scène. L'agent doit appeler les autorités. Qu'est-ce que vous diriez aux autorités pour leur expliquer pourquoi on empêche cette personne d'entrer dans l'avion?

M. Gerard McDonald: C'est une situation hypothétique, donc j'ignore ce que dirait l'agent si on interdisait à cette personne d'entrer dans l'avion.

M. Borys Wrzesnewskyj: Je veux en venir au principe fondamental.

Le président: Concluez.

M. Borys Wrzesnewskyj: Le principe fondamental selon lequel vous êtes réputé coupable et on mine votre liberté sans que vous ayez l'occasion de tirer la situation au clair ou d'accepter une raison comme valide.

Le président: Très bien, nous devons poursuivre cette discussion plus tard.

Monsieur Rathgeber, on m'a signalé que vous allez partager votre temps de parole avec Mme Glover, c'est exact?

M. Brent Rathgeber (Edmonton—St. Albert, PCC): C'est exact. Je n'ai qu'une seule question.

Qu'est-ce que vous faites quand une personne a plusieurs noms? Mon nom est assez rare et le nom de M. Wrzesnewskyj l'est aussi, mais je connais trois personnes qui s'appellent Don ou Donald Davies. Quels critères utilisez-vous pour les noms communs et les gens qui ont le même nom?

• (1620)

M. Gerard McDonald: Je répète que nous utilisons les trois renseignements qui nous sont d'abord communiqués: le nom, la date de naissance et le sexe. Il arrive souvent que des personnes ont le même nom, mais celles qui ont aussi la même date de naissance sont beaucoup plus rares, quoique ce n'est pas impossible. On nous appelle lorsque le nom, le sexe et la date de naissance concordent. Dans nos dossiers, nous avons d'autres renseignements sur les personnes qui font partie de la liste, et nous pouvons donc déterminer, de concert avec le transporteur aérien, si la personne à l'aéroport est bien celle qui figure sur la liste.

M. Brent Rathgeber: Quel type de pièces d'identité exigez-vous pour vérifier la date de naissance?

M. Gerard McDonald: Une pièce d'identité produite par le gouvernement.

M. Brent Rathgeber: Merci.

Mon amie, Mme Glover, aimerait maintenant poser des questions.

Mme Shelly Glover (Saint-Boniface, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous souhaiter à tous la bienvenue.

[Français]

C'est un plaisir de vous recevoir à notre comité.

[Traduction]

Je suis heureuse qu'on attache autant d'importance à la sécurité aérienne, compte tenu surtout des incidents tels que celui de Noël dernier. Nous pouvons voir de plus en plus comment la menace du terrorisme nous touche tous. Malheureusement, des Canadiens sont morts dans des attentats terroristes. Je suis donc heureuse qu'on prenne des mesures pour protéger notre sécurité.

Nous avons évoqué de nombreuses situations hypothétiques aujourd'hui. J'aimerais poser des questions plus directes, mais je ne sais pas si vous êtes autorisé à y répondre. Si vous ne l'êtes pas, n'hésitez pas à me le dire.

Combien de personnes font partie de la liste d'interdiction de vol?

M. Gerard McDonald: Je ne peux pas répondre à cette question.

Mme Shelly Glover: D'accord. Merci.

Mes autres questions font suite à des sujets qui ont déjà été abordés.

M. Wrzesnewskyj a posé une question concernant les photos. Avez-vous des photos de chaque personne inscrite à la liste?

M. Gerard McDonald: Nous n'avons pas nécessairement de photos pour toutes les personnes inscrites à la liste, mais pour certaines, oui.

Mme Shelly Glover: Très bien.

J'ai déjà travaillé dans la police, et nous n'avons pas, non plus, la photo de chaque personne à qui nous avons affaire. Comme vous n'avez pas la photo de tout le monde, vous ne pouvez pas vous servir de cet outil comme identificateur dans tous les cas. Je tenais à ce que cela soit bien compris.

Vous avez dit qu'une affaire était actuellement devant les tribunaux.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

Mme Shelly Glover: Pendant que l'affaire suit son cours, la personne en question est-elle toujours inscrite à la liste d'interdiction?

M. Gerard McDonald: Il m'est impossible de dire si une personne fait partie de la liste ou non.

Mme Shelly Glover: D'accord. Oublions cette personne en particulier et utilisons un exemple général. Si une personne, après être passée par le comité de réexamen, décide de faire appel aux tribunaux, serait-elle retirée de la liste d'interdiction de vol pendant que la cour étudie son cas?

M. Gerard McDonald: Seul le ministre peut rayer un nom de la liste.

Mme Shelly Glover: D'accord.

J'ai du mal à comprendre. De toute évidence, il faut s'assurer que les gens qui présentent une menace ne peuvent pas prendre l'avion, même s'ils font appel aux tribunaux. Mais il s'agit peut-être d'une question à laquelle vous ne pouvez pas répondre directement.

Je crains également qu'il y ait un problème de communication entre les responsables de la liste américaine et de la liste canadienne. Peut-être que la situation vécue par les électeurs de M. Kania ne découle pas, en fait, d'un problème canadien. J'espère toutefois que ces personnes pourront régler le problème avec l'aide de M. Kania.

En dépit de ce qui a été dit à ce sujet, je crois qu'il est clair qu'aucun enfant n'est inscrit à la liste canadienne.

M. Gerard McDonald: Non.

Mme Shelly Glover: Je suis donc convaincue qu'on n'a pas empêché l'enfant de huit ans de prendre un vol canadien en raison de notre liste. Je voulais simplement l'indiquer clairement. Compte tenu de ce que vous avez dit, je suis convaincu que c'est vraiment le cas.

De plus, Air Canada, par exemple...

Le vice-président (M. Don Davies): Madame Glover, vos cinq minutes sont écoulées. Peut-être pourriez-vous simplement conclure votre question et nous laisserons aux témoins la possibilité de répondre.

• (1625)

Mme Shelly Glover: Qui, dans les compagnies aériennes, a accès à la liste? Comment pouvez-vous garder l'accès à la liste aussi restreint que possible?

M. Gerard McDonald: Il y a des personnes nommées dans les organisations qui ont les cotes de sécurité appropriées pour manipuler la liste.

Mme Shelly Glover: Ils ont des cotes de sécurité. Ils sont spéciaux, en quelque sorte.

M. Gerard McDonald: C'est exact.

Mme Shelly Glover: Merci.

Le vice-président (M. Don Davies): Monsieur Desnoyers.

[Français]

M. Luc Desnoyers (Rivière-des-Mille-Îles, BQ): Merci, monsieur le président.

Bienvenue.

Ma première question s'adresse à M. Tremblay.

Vous avez parlé d'un comité qui fait l'étude des personnes dont les noms sont à inscrire sur la liste.

Surint. pr. Larry Tremblay: À recommander, monsieur.

M. Luc Desnoyers: Combien de personnes siègent à ce comité?

Surint. pr. Larry Tremblay: Trois, monsieur.

M. Luc Desnoyers: Trois personnes: une de la GRC, une de...?

Surint. pr. Larry Tremblay: ... du Service canadien du renseignement de sécurité, et une de Transports Canada.

M. Luc Desnoyers: Sur quels critères ce comité se base-t-il pour recommander au ministre d'inscrire le nom de telle ou telle personne sur la liste? J'imagine que si la personne fait partie d'un organisme terroriste, vous allez la recommander.

Surint. pr. Larry Tremblay: Oui, monsieur.

Pour être plus spécifique, encore une fois, je vous dirai que les facteurs déterminants sur lesquels nous nous basons sont les actions de cette personne. Par « actions », je veux dire qu'il s'agit seulement de participation dans un groupe, une organisation. Il peut s'agir de quelqu'un qui a une histoire d'activités représentant une menace à la sécurité aérienne. Il peut aussi s'agir de quelqu'un qui a démontré une intention de poser des gestes à l'encontre de la sécurité aérienne. Il peut s'agir encore de quelqu'un engagé dans une activité qui encourage une menace à la sécurité aérienne.

M. Luc Desnoyers: En ce qui a trait au profilage, vous sélectionnez ces personnes, et ce peut être un terroriste, ce peut être quelqu'un qui a commis un crime ou encore quelqu'un qui a commis une infraction, grosso modo.

Surint. pr. Larry Tremblay: Ce peut être quelqu'un qui a commis un crime qui représenterait une menace à la sécurité aérienne. Il ne s'agit pas seulement d'avoir commis crime; il faut qu'il y ait un lien entre le crime et la sécurité aérienne.

M. Luc Desnoyers: Ce sont donc ces trois critères, seulement.

Surint. pr. Larry Tremblay: Ce sont les seuls critères génériques, oui. En fait, on parle de quelqu'un qui a prouvé qu'il constituait une menace à la sécurité aérienne, ou qui est considéré comme telle par le comité.

M. Luc Desnoyers: Vous avez parlé d'actions. Pourriez-vous nous en donner un exemple? Vous en avez sûrement considéré plusieurs. Les listes sont importantes.

Surint. pr. Larry Tremblay: Je ne suis pas sûr que je puisse m'avancer et donner ce genre de détails précis.

Quelqu'un qui représenterait une menace ou qui aurait déjà proféré des menaces verbales envers une compagnie aérienne ou relativement à un certain vol serait considéré comme une personne qui représente une menace.

M. Luc Desnoyers: C'est une personne qui pourrait être dangereuse.

Surint. pr. Larry Tremblay: Ce serait quelqu'un qui aurait déjà posé des gestes contre quelqu'un et qui aurait prouvé avoir toujours l'intention et la capacité de constituer une menace.

M. Luc Desnoyers: Sont-ce les seuls critères, ou y en a-t-il d'autres?

Surint. pr. Larry Tremblay: Ce sont les critères que je viens de définir.

M. Luc Desnoyers: Il ne pourrait donc pas s'agir d'une personne qui n'a pas de dossier judiciaire.

Qu'est-ce qu'une organisation terroriste, selon vous?

Surint. pr. Larry Tremblay: Par définition, c'est un groupe qui pose des gestes violents pour arriver à ses fins ou atteindre ses buts.

M. Luc Desnoyers: Pouvez-vous donner un exemple?

Surint. pr. Larry Tremblay: Un exemple de geste violent serait un attentat terroriste ou le dépôt d'une bombe, pour des raisons religieuses ou politiques.

M. Luc Desnoyers: On pourrait donc cibler des organisations religieuses ou des organisations...

Surint. pr. Larry Tremblay: Il n'est pas question d'organisations, mais d'individus.

M. Luc Desnoyers: Vous parlez d'individus appartenant à une organisation religieuse.

Surint. pr. Larry Tremblay: Je parle d'individus qui, par leurs actions, ont prouvé qu'ils représentaient une menace.

M. Luc Desnoyers: Vous venez de parler d'organisations.

Surint. pr. Larry Tremblay: Ce n'est pas l'organisation...

M. Luc Desnoyers: Quelqu'un qui travaille ou agit à l'intérieur d'une organisation religieuse peut être ciblé.

Surint. pr. Larry Tremblay: Ce pourrait être une organisation religieuse, ou une organisation quelconque.

M. Luc Desnoyers: Des syndicats pourraient-ils être ciblés?

Surint. pr. Larry Tremblay: Non, les syndicats ne seraient pas ciblés.

M. Luc Desnoyers: Par contre, un membre d'un syndicat serait ciblé.

● (1630)

Surint. pr. Larry Tremblay: L'appartenance religieuse ou politique d'une personne n'est pas un facteur. On considère les activités d'une personne, sans égard à la religion, la nationalité ou l'allégeance politique.

M. Luc Desnoyers: Quelle pourrait être l'activité ou l'allégeance dont vous voulez parler?

Surint. pr. Larry Tremblay: Il n'est pas question d'allégeance. Encore une fois, on parle des activités d'une personne.

M. Luc Desnoyers: Par exemple, une personne qui croit à une religion...

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Davies): Monsieur Desnoyers, je m'excuse, mais votre temps est écoulé. Pourriez-vous conclure très rapidement, et nous laisserons ensuite les témoins répondre?

[Français]

M. Luc Desnoyers: Quelles seraient les activités que cette personne...

Parfois, on pense que c'est arbitraire. J'ai connu des cas de personnes dont le dossier était blanc et vierge, à ma connaissance. On en avait ciblé un pendant neuf mois et, ensuite, son nom est disparu de la liste. J'y étais, et les gens d'Air Canada lui ont dit que son nom figurait sur une liste.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Davies): Monsieur Desnoyers, désolé, mais vous n'avez plus de temps. Veuillez laisser le témoin répondre.

M. Gerard McDonald: Les seules organisations qui indiqueraient qu'une personne pourrait figurer sur la liste seraient des organisations terroristes reconnues. Al-Qaida est un parfait exemple. Citons notamment une personne qui est réputée faire partie d'Al-Qaida, qui a de l'expérience en fabrication de bombes, peut-être, et qui a tenté de faire exploser un avion de ligne il y a dix ans — tout cela est hypothétique. Cette personne pourrait être candidat pour figurer sur une liste des personnes désignées.

Le vice-président (M. Don Davies): Au nom de tout le comité, j'aimerais remercier les témoins des renseignements très utiles qu'ils nous ont fournis.

Nous allons faire une pause de deux minutes pour permettre à nos prochains témoins de prendre place.

- _____ (Pause) _____
-
- (1635)

Le vice-président (M. Don Davies): Je demanderais à tout le monde de reprendre leur place et nous allons continuer la séance.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous nos témoins au Comité permanent de la sécurité publique et nationale. Je crois comprendre que chacun d'entre vous a été informé de nos procédures. En résumé, vous pouvez faire une déclaration au comité, pour laquelle pour disposerez de dix minutes, puis nous allons passer aux questions.

Je pense que nous allons commencer avec Mme Chantal Bernier, du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada.

Mme Chantal Bernier (commissaire adjointe à la protection de la vie privée, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada): Merci beaucoup. Je suis avec Carman Baggaley, conseiller en politiques stratégiques à notre bureau.

Nous sommes ravis d'être ici aujourd'hui. Nous sommes heureux de discuter des répercussions sur la protection de la vie privée de certaines mesures canadiennes en matière de sécurité aérienne. Nous vous félicitons d'avoir décidé d'aborder cet enjeu. On pourrait dire que le défi d'intégrer la protection de la vie privée et la sécurité est le plus percutant dans le domaine de la sécurité aérienne.

Les mesures de sécurité aérienne nous touchent tous. Elles placent nos renseignements personnels entre les mains des autorités les plus puissantes du pays. Le risque d'une mauvaise utilisation associée à toute collecte de renseignements personnels est d'autant plus lourd de conséquence dans ce contexte. Mon principal message aujourd'hui est celui-ci: l'efficacité de la sécurité et la protection de la vie privée ne se posent pas comme un antagonisme. En fait, les deux résident dans une concentration de la collecte d'information personnelle à ce qui est strictement pertinent et nécessaire.

Pour appliquer cette démarche, nous devons examiner les valeurs canadiennes enchâssées dans la Charte canadienne des droits et libertés, ainsi que dans la Loi sur la protection des renseignements personnels. En se fondant sur ces textes de loi et sur la jurisprudence qui guide leur interprétation, on peut faire ressortir certains critères qui indiquent dans quelle mesure le gouvernement peut limiter le droit à la vie privée à des fins de sécurité. Ces critères peuvent être résumés en quatre points principaux: premièrement, le droit à la vie privée est un droit fondamental qui ne peut être enfreint sans que l'on puisse faire la preuve que cela est nécessaire pour protéger l'intérêt public; deuxièmement, il s'ensuit que la collecte des renseignements personnels ne doit se faire que lorsque le besoin est manifeste et qu'une telle collecte doit être proportionnelle à ce besoin; troisièmement, ce besoin doit être continuellement réévalué en vérifiant si la collecte est réellement efficace et nécessaire aux fins déterminées; en quatrième et dernier lieu, il faut également démontrer qu'il n'y a pas d'autres options moins envahissantes pouvant répondre à ce besoin.

Lorsque nous analysons les mesures de sécurité, cette lentille nous permet de garantir que le droit à la vie privée est respecté et que les besoins en matière de sécurité sont pris en compte.

•(1640)

[Français]

J'utiliserai donc cet angle pour étudier deux mesures de sécurité aérienne qui sont présentement en vigueur. Il s'agit du Système d'information préalable sur les voyageurs/dossiers du passager et du Programme de protection des passagers.

Parlons d'abord du Système d'information préalable sur les voyageurs/dossiers du passager. Les compagnies aériennes sont tenues de communiquer à l'Agence des services frontaliers du Canada l'information personnelle sur les voyageurs avant leur arrivée au Canada ainsi que le dossier du passager qui indique l'historique de voyage du passager. Dans les deux cas, l'information est gardée dans un système d'information des passagers, le SIPAX, pour une période de trois ans et demi. Le commissariat avait fait part de ses préoccupations à l'égard de ce programme dès son élaboration et, en réponse à nos préoccupations, on a intégré au programme les mesures de protection de la vie privée suivantes: la durée de rétention des données personnelles a été réduite à ce qui est jugé strictement nécessaire; nous avons obtenu qu'un processus de dépersonnalisation progressive soit mis en oeuvre de sorte que, après 72 heures, les données sur l'identité du passager soient séparées des données de voyage; finalement, l'usage des données personnelles est strictement limité à des fins de lutte contre la criminalité et de protection de la sécurité nationale.

Bien que nous soyons satisfaits de ces modifications, la question de la nécessité de la collecte de données personnelles ainsi que les mesures de protection de ces données doivent toujours être révisées.

[Traduction]

Comme vous le savez, et comme vous venez d'en discuter, nous nous intéressons au Programme de protection des passagers. En fait, nous en avons fait une évaluation récemment. Nous pensons que quelques améliorations pourraient être apportées, bien que nous ayons aussi déterminé que Transports Canada utilisait en général des mesures adéquates pour protéger les renseignements personnels dont il est responsable.

Comme on vous l'a dit, toutes nos recommandations ont été acceptées et mises en oeuvre, ou sont en cours de l'être.

Finalement, je sais que vous vous intéressez aussi au programme pour la sûreté des vols. À ce sujet, je vais seulement dire qu'il s'agit d'un programme du gouvernement américain et, par conséquent, qu'il ne relève pas de nous. Toutefois, nous allons collaborer avec Transports Canada et Sécurité publique Canada pour examiner toutes les mesures que mettra en oeuvre le gouvernement canadien en réponse au programme pour la sûreté des vols.

[Français]

En conclusion, j'aimerais insister sur la nécessité d'intégrer le respect de la vie privée aux mesures de sécurité aérienne, ce qui sera bénéfique sur le plan tant de la sécurité que de la protection de la vie privée, en limitant la collecte de renseignements personnels à ce qui est strictement nécessaire et justifié dans une société libre et démocratique.

Merci. Je serai heureuse de répondre à vos questions

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Davies): Merci.

Mme Vonn.

Mme Micheal Vonn (directrice des politiques, British Columbia Civil Liberties Association): Monsieur le président, membres du comité, merci beaucoup de nous accueillir. Je m'appelle Micheal Vonn et je suis directrice des politiques et avocate pour la British Columbia Civil Liberties Association.

Mes remarques compléteront celles de la Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles. J'aborderai le Programme de protection des passagers, et mon collègue, M. Tassé, parlera du programme pour la sûreté des vols.

Il me tarde de tirer cela au clair et de tenter de déterminer quels éléments de quelle liste constituent quels types de restrictions. Permettez-moi de vous donner un aperçu de la situation actuelle en ce qui concerne la liste canadienne d'interdiction de vol.

Le Programme de protection des passagers, comme des témoins l'ont dit, est entré en vigueur au mois de juin 2007. L'énoncé réglementaire de l'analyse d'impact au sujet du Règlement sur le contrôle de l'identité de cette loi cite explicitement les pressions exercées par les gouvernements étrangers lors de l'élaboration de ce programme et précise que le programme était censé constituer une étape importante vers l'atteinte de notre objectif, à savoir l'élaboration d'une approche comparable quant à l'évaluation des passagers, qui était un but important pour le Partenariat pour la sécurité et la prospérité. Le Programme de protection des passagers visait à dissuader les États-Unis, qui avaient à maintes reprises, dès 2005, menacé d'imposer la liste d'interdiction de vol américaine à tous les vols canadiens qui traversaient l'espace aérien américain; on voulait aussi limiter l'utilisation de la liste américaine d'interdiction de vol par les compagnies aériennes au Canada.

La British Columbia Civil Liberties Association a écrit à Transports Canada en 2006 au sujet de cette utilisation par les compagnies aériennes canadiennes, surtout Air Canada, qui utilisait la liste d'interdiction de vol américaine pour ses vols au Canada. Une réponse a été fournie, dont voici un extrait:

Transports Canada ne dispose pas de pouvoirs législatifs ou réglementaires pour empêcher Air Canada de prendre cette mesure. Toutefois, nous avons cru comprendre qu'une fois le programme canadien en place, les transporteurs aériens canadiens pourront mettre un terme à cette pratique.

Nous proposons qu'il est relativement impensable que Transports Canada n'ait pas le pouvoir d'empêcher les passagers de vols intérieurs canadiens d'être assujettis à une liste d'un gouvernement étranger compilée grâce à des renseignements secrets. De plus, on

n'a pas cessé d'approuver des passagers au Canada en se fondant sur une liste américaine avec la mise en oeuvre de notre propre programme. Nous avons, en quelque sorte, le pire des deux mondes.

Le Programme de protection des passagers n'est pas aussi célèbre que son homologue américain, mais il demeure qu'il reste fortement lacunaire et très probablement anticonstitutionnel, à notre avis. Le programme est ostensiblement fondé sur des modifications apportées à la Loi sur l'aéronautique de 2004 qui ont été apportées par le truchement de la Loi sur la sécurité publique de 2002. Les dispositions clés sont intitulées « Directives d'urgence » et confèrent au ministre ou à son délégué le pouvoir d'émettre des directives d'urgence lorsqu'il estime qu'il y a une menace immédiate à la sécurité aérienne. Les directives d'urgence restent en vigueur pendant 72 heures.

Bien sûr, le programme dont nous discutons maintenant est une liste d'interdiction de vol. On m'a expliqué comment on décide des mois ou des années à l'avance qu'une personne constitue une menace « immédiate » à la sécurité aérienne en vertu de la loi. Une personne constitue une menace générale, puis devient une menace immédiate au moment où elle essaie d'entrer dans un avion.

Vous trouvez peut-être cette définition étroite ou incongrue. À mon avis, il s'agit de vœux pieux. On essaie de faire l'impossible. C'est la signature du Programme de protection des passagers. Il me semble infiniment plus probable que l'une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons pas aviser qu'il figure sur la liste d'interdiction de vol est que cela ne cadre pas du tout avec les dispositions de la Loi sur l'aéronautique relativement aux 72 heures nécessaires pour avoir une menace immédiate.

La Loi sur la sécurité publique a certainement fait l'objet de débats, mais il n'y a jamais eu de débat parlementaire sur la création d'une liste canadienne d'interdiction de vol. On a pris des règlements et rédigé des lignes directrices pour que le programme qui est censé être fondé sur des directives d'urgence ressemble quelque peu à, vous avez entendu la déclaration, un groupe consultatif représenté par Transports Canada, le SCRS et la GRC, lequel passe en revue les noms à inclure sur la liste qui sont soumis par la GRC et le SCRS. La loi ne mentionne pas du tout cette liste.

On nous a dit que les passagers sont tenus de montrer une pièce d'identité délivrée par un gouvernement pour voir s'ils correspondent à un nom sur la liste. S'il y a une concordance, le personnel des compagnies aériennes doit immédiatement aviser le bureau du ministre ou son délégué, qui décident d'émettre ou non une directive d'urgence.

• (1645)

La personne pour qui on a décidé d'interdire l'embarquement peut recourir au Bureau de réexamen, qui fait appel à des conseillers indépendants externes. Je dois cependant souligner que la personne n'a aucun recours immédiat, naturellement, pour ce qui est de prendre l'avion. Le Bureau de réexamen a des conseillers externes qui examinent sa demande et qui font ensuite une recommandation au ministre. Une recommandation dans les grandes lignes — vous l'avez entendu.

Depuis sa mise en oeuvre, de graves préoccupations ont été soulevées concernant la légalité et les pratiques de ce programme. Tout d'abord, le cadre législatif comme tel ne correspond pas au programme. Il n'y a aucune disposition en ce qui a trait à une liste, comme je l'ai souligné. Il y a un fossé si profond entre la loi habilitante, le règlement et le programme comme tel, qu'il prétend autoriser que de nombreux avis juridiques maintiennent que le programme n'est peut-être même pas prescrit par la loi aux fins de la charte.

Même si l'on déterminait que ce cadre législatif vague et disjonctif était prescrit par la loi, il y aurait encore d'autres obstacles à surmonter en ce qui a trait à la charte, notamment l'article 7 de la charte qui est, à mon avis, un obstacle majeur.

Parmi les préoccupations liées à l'équité procédurale, il y a le pouvoir discrétionnaire du ministre qui est pratiquement absolu. La vérification qui a été effectuée par le Bureau du Commissaire à la protection de la vie privée a révélé — et ce n'est pas une surprise, on nous l'a déjà dit auparavant — que ces décisions n'étaient pas réexaminées, mais qu'elles étaient entérinées d'office. On nous a dit que le sous-ministre, qui est le délégué, est maintenant saisi du dossier au complet. Il faudrait être très crédule pour croire que tout ce dossier sera examiné alors que la ligne aérienne attend la décision.

Le critère dont on a entendu parler est à la fois non exhaustif, vague et, franchement, non contraignant sur le plan juridique. Les « lignes directrices » pour le critère du groupe consultatif n'ont aucun statut légal.

Divers droits en vertu de la charte sont en jeu ici. On y a fait allusion, mais le principal, comme je l'ai dit, se trouve à l'article 7 — « droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne; il ne peut être porté atteinte à ce droit qu'en conformité avec les principes de justice fondamentale ». Lorsqu'une personne se voit refuser le droit de prendre un avion, les conséquences sont toujours très graves, mais elles le sont encore plus, comme je l'ai dit, lorsqu'une personne inexplicablement étiquetée comme posant une menace pour la sécurité se trouve dans un pays étranger et se voit refuser la possibilité de prendre un avion pour rentrer chez elle au Canada.

Le Programme de protection des passagers fait actuellement l'objet d'une contestation judiciaire, comme vous le savez. Cette contestation est très révélatrice des problèmes que pose ce programme. La personne qui le conteste a présenté une demande au Bureau de réexamen, et ces examinateurs indépendants étaient d'accord pour dire qu'il s'agit sans doute d'un programme qui n'est pas légal. Ils étaient préoccupés par le fait que le pouvoir discrétionnaire était absolu; ils étaient profondément préoccupés par les éléments de preuve vagues et incomplets qui étaient fournis dans le cadre de ces décisions et les examinateurs indépendants ont effectivement recommandé au ministre, conformément à la loi, que son nom soit supprimé. Il a été décidé de ne pas le faire, de sorte que cette recommandation a été rejetée de façon sommaire.

En conclusion, permettez-moi de donner tout simplement les grandes lignes de cet exposé très bref. À maintes reprises, le gouvernement n'a pas présenté la moindre preuve à l'appui pour démontrer que les listes d'interdiction de vol améliorent la sécurité aérienne. Le système actuel a été en fait mis en oeuvre de façon furtive, il n'a jamais fait l'objet d'un débat, il n'a jamais été expliqué et il n'a même pas, semble-t-il, été prévu dans une loi habilitante. L'absence d'un cadre législatif pour ce programme est tellement prononcé qu'il est peu probable qu'il ait même été prescrit par la loi aux fins de la charte, et même si nous surmontions cet obstacle, nous aurions toujours de graves inquiétudes par rapport à la charte.

Il est grand temps de mettre fin à la mise en oeuvre bureaucratique silencieuse de programmes de sécurité qui affectent aussi profondément les droits des Canadiens. Cette question est même encore plus urgente étant donné les violations odieuses des droits qui pointent à l'horizon en raison du Programme de protection des passagers.

• (1650)

Le vice-président (M. Don Davies): Merci, madame Vonn.

Monsieur Tassé.

[Français]

M. Roch Tassé (coordonnateur national, Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles): Merci, monsieur le président.

Je suis Roch Tassé, coordonnateur national de la Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles. Je vous remercie de nous avoir invités à témoigner aujourd'hui.

[Traduction]

Je tiens tout d'abord à dire que la CSILC partage les préoccupations qu'a exprimées mon collègue ici présent de la BCCLA en ce qui concerne le Programme de protection des passagers, d'autant plus que le programme a été institué en catimini sans véritable fondement législatif et sans aucune discussion au Parlement et que, selon toute vraisemblance, il viole l'article 7 de la charte.

Je vais toutefois me concentrer dans mon exposé d'aujourd'hui sur le nouveau programme américain pour la sûreté des vols. Certes, le Programme canadien de protection des passagers et la liste américaine d'interdiction de vol rendaient déjà la situation difficile pour beaucoup de passagers aériens et insupportable pour d'autres. L'instauration graduelle au cours des derniers mois du programme américain pour la sûreté des vols suscite des préoccupations encore plus importantes et pourrait littéralement clouer au sol beaucoup de Canadiens et de personnes qui souhaitent visiter le Canada, mais qui n'ont aucunement l'intention de se rendre aux États-Unis.

Le but avoué du programme est de faire passer des compagnies aériennes à l'agence américaine de sécurité des transports la responsabilité de la liste de surveillance avant le départ, pour retirer des mains des compagnies aériennes les listes de surveillance secrètes. En vertu des règles finales de la composante aérienne du programme pour la sûreté des vols qui ont été publiées à la fin d'octobre 2008, les compagnies aériennes sont tenues de transmettre au département de la Sécurité intérieure et à la l'agence de protection douanière et frontalière des États-Unis, toutes les informations concernant les passagers, et ce, 72 heures à l'avance pour tous les vols en partance ou en provenance des États-Unis ainsi que pour tous les vols qui survolent le territoire américain. Les informations exigées comprennent, non pas seulement les informations de base de type IPV, comme le nom, le sexe et la date de naissance, mais aussi tous les renseignements contenus dans les systèmes de réservation qui sont consignés dans ce qu'on appelle le DP, ou dossier du passager.

Après avoir fait une évaluation du risque pour chaque passager à l'aide de la technologie du forage de données, le département de la Sécurité intérieure retourne un résultat de carte d'embarquement à la compagnie aérienne. Ce résultat indique à la compagnie aérienne qu'elle doit y émettre une carte d'embarquement sans restriction, refuser la permission de voyager ou émettre une carte d'embarquement avec filtrage renforcé.

Ainsi, les États-Unis auront accès à tout un sous-ensemble de renseignements sur des passagers aériens qui n'entrent pas aux États-Unis, mais qui ne font que survoler leur espace aérien. Le programme donne d'office au gouvernement d'un pays étranger le droit de décider qui peut se rendre au Canada ou en partir, étant donné que la grande majorité des vols canadiens en provenance ou à destination de l'Europe et tous les vols, bien entendu, à destination de l'Amérique latine et des Caraïbes survoleront le territoire américain.

D'après un document interne de Sécurité publique que la Presse canadienne a obtenu en décembre dernier, les États-Unis ont accordé une exemption au Canada uniquement pour les vols intérieurs entre deux aéroports ou emplacements canadiens qui passent par l'espace aérien au-dessus du territoire continental des États-Unis. Permettez-moi de citer la page 9 de ce document. C'est Sécurité publique Canada qui dit:

Le Canada sera soumis au programme pour la sûreté des vols à la fin de 2009, même si les responsables du département de la Sécurité intérieure ont confirmé qu'ils envisageraient d'accorder une prolongation si le Canada donnait des assurances qu'il cherche à mettre en place un programme comparable. Le programme pour la sûreté des vols soulève un certain nombre de préoccupations pour le Canada.

Le programme pour la sûreté des vols touche aussi bien les passagers que les compagnies aériennes. Les compagnies aériennes seront contraintes de communiquer des renseignements personnels au gouvernement américain, ce qu'interdit actuellement la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques. Il se pourrait que des Canadiens qui survolent les États-Unis se voient refuser une carte d'embarquement en raison des listes américaines d'interdiction de vol qui ont été dressées à partir d'un seuil de tolérance du risque moins élevé. Par ailleurs, il n'existe aucune garantie quant à l'utilisation que feront les États-Unis des renseignements qu'ils obtiennent des transporteurs qui survolent leur territoire.

Puis, on recommande dans ce document que, pour répondre à ces préoccupations, le Canada devrait se doter d'un programme plus robuste, appelé système d'évaluation des passagers aériens, qui serait comparable au programme pour la sûreté des vols.

Cette proposition soulève de nombreuses préoccupations et questions relativement à la quantité de renseignements qui seront recueillis sur les passagers, sur les normes et critères qui seront appliqués pour inscrire une personne à la liste et sur le nombre de personnes qui seront ajoutées à la liste pour répondre aux exigences des États-Unis. Par ailleurs, il n'est fait aucune mention dans le document du fondement législatif nécessaire à la mise en place de ce programme.

Le programme pour la sûreté des vols est entré en vigueur le 27 janvier 2009. Quand il aura été pleinement institué, il visera plus de 70 compagnies aériennes américaines et environ 150 compagnies étrangères. Au 31 mars 2009, le programme englobait déjà 74 compagnies américaines et touchait d'une manière ou d'une autre 19 compagnies étrangères, dont cinq pour lesquelles on supposait qu'elles avaient des listes de surveillance comparables aux listes américaines. Air Canada est fort probablement l'une de ces cinq compagnies aériennes qui utilisent déjà le programme.

•(1655)

Dans un courriel envoyé à la *Gazette de Montréal* en février dernier, un porte-parole d'Air Canada a reconnu pour la première fois que « pour les vols en partance ou en provenance des États-Unis ainsi que pour les vols survolant les États-Unis, nous sommes tenus par la loi d'appliquer la liste d'interdiction de vol des États-Unis ».

Il semble donc qu'Air Canada viole déjà la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, qui régit la protection de la vie privée au Canada. Il y a là de graves conséquences pour la souveraineté du Canada. Il est fort possible

que le droit des Canadiens à la protection de leurs renseignements personnels et les droits qui leur sont garantis par la charte sont violés par la loi d'un pays étranger sans que le Canada puisse défendre ces droits. Plusieurs cas de Canadiens à qui les États-Unis ont refusé une carte d'embarquement, même pour des vols intérieurs au Canada, ont déjà été signalés, dont celui d'Abdullah Almalki, qui, après avoir été innocenté au Canada à la suite de l'enquête du juge Iacobucci, s'est vu refuser une carte d'embarquement pour un vol d'Air Canada entre Toronto et Windsor en décembre dernier. Air Canada lui a dit que son nom figurait sur la liste d'interdiction de vol des États-Unis.

Dans ce cas-là, non seulement Air Canada a violé la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, mais elle n'a même pas tenu compte du fait que le programme pour la sûreté des vols accorde une exemption au Canada pour les vols intérieurs qui ne font que survoler le territoire des États-Unis.

Il y a aussi d'autres préoccupations en ce qui concerne la souveraineté du Canada. Ainsi, la moitié des ministres du Conseil des ministres d'Evo Morales en Bolivie sont considérés comme *persona non grata* aux États-Unis et, si le Canada invitait l'un d'entre eux à participer à une rencontre diplomatique au Canada, ce serait les États-Unis qui, au bout du compte, décideraient si le ministre en question aurait le droit de se rendre au Canada après y avoir été invité par le gouvernement canadien. Il en serait de même pour les demandeurs du statut de réfugié en provenance de la Colombie qui, même s'ils étaient acceptés comme réfugiés par le Canada, pourraient se voir refuser la possibilité de quitter leur pays par les États-Unis.

Il pourrait aussi y avoir des conséquences très désagréables si des renseignements personnels sur les passagers se rendant à certains endroits, notamment à Cuba, étaient communiqués au département de la Sécurité intérieure. Ces renseignements pourraient notamment être utilisés pour identifier les entreprises canadiennes qui font des affaires avec Cuba ou pour pénaliser les passagers qui se seraient rendus à Cuba et qui pourraient ensuite se voir refuser l'entrée aux États-Unis. Comment le Canada pourra-t-il s'assurer que les États-Unis n'utiliseront pas le programme pour la sûreté des vols pour appliquer leur loi Helms-Burton, qui impose des pénalités aux entreprises étrangères qui font des affaires avec Cuba?

Et qu'en est-il du précédent créé par le programme pour la sûreté des vols? Comment le Canada, voire les États-Unis, réagirait-il si des mesures identiques étaient imposées par la Corée du Nord ou par d'autres pays non considérés comme des pays amis? Il existe aussi de sérieuses préoccupations en ce qui concerne le grand nombre de passagers qui sont interceptés comme des faux positifs et qui n'ont aucun recours, si ce n'est qu'on leur dit de changer leur nom.

La CSILC a reçu des témoignages de plusieurs Canadiens qui ont été interceptés comme des faux positifs dans des aéroports canadiens parce que leur nom figurait sur la liste américaine et qui se sont fait dire par le département de la Sécurité intérieure que le mécanisme de recours prévu dans le programme pour la sûreté des vols ne pouvait pas s'appliquer dans leur cas parce que l'incident ne s'était pas produit sur le territoire des États-Unis.

Enfin, les règlements qui ont été publiés sont extrêmement inquiétants, tant pour ce qu'ils contiennent que pour ce qui ne s'y trouve pas. Ainsi, il n'y est aucunement question des normes qui seront appliquées ni de la façon dont seront prises les décisions sur les missions de ces nouveaux documents de voyage, et aucun mécanisme n'y est prévu non plus pour que les passagers puissent savoir pourquoi ils ont été interdits de vol. Aucune de ces décisions ne sera non plus soumise à un mécanisme d'application régulière de la loi ou à une révision judiciaire.

Comme vous pouvez le constater, le programme pour la sûreté des vols aura déjà des conséquences très nocives pour les voyageurs canadiens et les gens qui visitent le Canada. Nous vous incitons fortement aujourd'hui à réagir rapidement et énergiquement à ces mesures. Les Canadiens s'attendent à ce que leurs gouvernements protègent la souveraineté du pays et défendent leurs droits.

Je vous remercie.

• (1700)

Le vice-président (M. Don Davies): Merci.

Monsieur Kania, vous avez sept minutes.

M. Andrew Kania: J'aimerais parler de ce qu'il convient de faire comme analyse du système existant par rapport à ce qui serait le système idéal, d'après des données empiriques montrant ce qui donne effectivement de bons résultats. À l'heure actuelle, nous avons un système secret parce que les gens sont inscrits sur la liste sans le savoir. Ils ne l'apprennent que s'ils sont interdits de vol quand ils se présentent à l'aéroport. Quand cela leur arrive, c'est à eux qu'il incombe de prouver leur innocence, et si la décision qui est rendue ne les satisfait pas, ils sont contraints de faire appel aux tribunaux. Le monsieur qui était là tout à l'heure semblait penser qu'il y avait un droit de regard indépendant parce que ces cas-là seraient au bout du compte renvoyés au ministre. Bien sûr qu'il n'est pas logique de penser cela.

Premièrement, ne vaudrait-il pas mieux avoir un système où les gens qui figurent sur la liste en seraient informés? De cette façon, ils auraient au moins la possibilité de se défendre. Deuxièmement, le fardeau de la preuve ne devrait pas être inversé, les gens ne devraient pas avoir à prouver leur innocence, mais bien le contraire, selon nos lois. Troisièmement, si le résultat ne les satisfaisait pas, s'ils le trouvaient injuste, ils pourraient s'en remettre à une tierce partie indépendante, qui n'aurait aucun lien avec le gouvernement, à un ombudsman, par exemple, pour pouvoir faire redresser la situation sans qu'ils aient à dépenser des milliers de dollars en allant devant les tribunaux.

J'aimerais vous entendre là-dessus.

Mme Micheal Vonn: Je peux peut-être essayer de répondre.

Il semble en fait, comme je l'ai indiqué dans mes remarques, que ce dont il s'agit vraiment ici, c'est qu'on essaie d'inclure de force le Programme de protection des passagers dans ces dispositions, ce dont on avait jamais vraiment envisagé de faire, et c'est ce qui explique que les personnes visées n'en sont pas informées.

Les gens peuvent être informés qu'ils sont visés par le Programme de protection des passagers. C'est facile, et c'est toujours ainsi que les choses se passent dans le cas des mesures de sécurité quand on décide de la façon de s'assurer que tout soit très secret. Si j'étais visé par le Programme de protection des passagers, je ne pourrais pas obtenir une carte d'embarquement électronique. Ce serait là pour moi le signal que j'aurais été fiché. Si nous nous inquiétons de donner trop d'information à l'avance aux personnes visées, nous avons déjà

une disposition qui permet aux gens de savoir s'ils pourraient vraisemblablement être sur la liste ou s'ils y sont effectivement.

S'il y avait des mécanismes de protection comme ceux dont vous avez parlé, c'est sûr que le système serait d'ores et déjà plus équitable. Il serait toutefois important que nous précisions bien les critères à appliquer pour déterminer ce qui constitue une menace immédiate. À l'heure actuelle, il semble que certaines personnes sont considérées comme présentant un risque trop élevé pour qu'on leur permette de monter à bord d'un avion, mais qu'elles ne sont pas assez dangereuses pour qu'on les arrête, même pour complot. Notre Code criminel nous permet en fait d'arrêter quelqu'un qui planifie quelque chose d'illégal, et les préoccupations quant à l'efficacité du programme semblent justifiées si on en juge par la liste d'interdiction de vol des États-Unis, car on n'y inscrit pas ceux au sujet desquels on a de sérieuses appréhensions, de peur qu'ils en aient vent. À quoi donc sert la liste? À rien du tout.

• (1705)

M. Andrew Kania: J'aimerais savoir ce qui prouve que le système fonctionne. Quelles preuves ou quelles études indiquent que le système protège réellement les passagers aériens de façon efficace, par rapport aux autres systèmes potentiels, comme le contrôle des « bons » passagers afin que des efforts supplémentaires puissent être consacrés aux passagers qui peuvent poser des risques ou qui sont inconnus?

M. Roch Tassé: Nous n'avons pas les statistiques concernant le Canada, mais selon les publications du département de la Sécurité intérieure ou du FBI — je ne sais pas quelle organisation, je devrai revoir mes dossiers —, environ 2 p. 100 seulement des individus qui figurent sur la liste ont été interceptés, et la liste américaine est très longue. Elle comporte des dizaines de milliers de personnes. Pas un seul individu n'a été intercepté pour avoir représenté une menace terroriste ou une menace pour la sécurité aérienne. Il s'agissait des criminels faisant l'objet de mandats non exécutés, de sorte que la liste américaine est utilisée pour donner aux policiers plus de pouvoir pour s'attaquer aux criminels ordinaires.

Mme Micheal Vonn: Au sujet de la sécurité aérienne, nous avons posé la question à plusieurs reprises, et c'est pourquoi on entend des représentants de Transports Canada parler de cet aspect d'un programme holistique multicouches. C'est parce qu'il n'existe pratiquement aucune preuve réelle. Le Commissariat à la protection de la vie privée a demandé des preuves de l'efficacité d'un tel programme; d'après ce que nous savons, il n'y en a pas.

M. Andrew Kania: S'ils conservent le système actuel, seriez-vous d'accord pour dire qu'ils devraient au moins ajouter un nouveau mécanisme permettant aux individus de faire appel à une personne indépendante pour rendre une décision, plutôt que de devoir se tourner vers un tribunal ou le ministre?

Mme Micheal Vonn: Nous pensons que le système est profondément déficient et que des améliorations seraient certainement les bienvenues.

M. Andrew Kania: Seriez-vous en faveur d'une telle amélioration?

Mme Micheal Vonn: Je devrais demander au groupe entier, mais il s'agit absolument d'une amélioration.

M. Andrew Kania: Madame Bernier, je pense que vous avez indiqué que toutes les recommandations de votre rapport avaient été mises en oeuvre...

Mme Chantal Bernier: Ou sont en train de l'être.

M. Andrew Kania: Très bien.

Ma question porte sur les faux positifs que vous avez mentionnés dans votre rapport. Comment le problème des faux positifs a-t-il été réglé?

Mme Chantal Bernier: Nous avons publié notre rapport il y a quelques mois à peine. Jusqu'à maintenant, nous avons travaillé avec Transports Canada pour voir comment la situation sera résolue. Nous avons l'intention d'effectuer un suivi pour veiller à ce que les choses soient rétablies, mais nous leur donnons du temps pour le faire. Nous avons l'intention de les consulter à nouveau pour vérifier que toutes les recommandations ont été acceptées et sont donc mises en oeuvre.

M. Andrew Kania: J'en conclus donc que vous n'êtes actuellement pas au courant si le problème a été résolu.

Mme Chantal Bernier: Personnellement, je ne sais pas comment il a été réglé. Ils nous ont garanti qu'ils étaient en train de le régler.

M. Andrew Kania: Vos conclusions figurent au paragraphe 84. Vous avez quatre conclusions différentes. Vous dites qu'il y a « d'importantes vulnérabilités en matière de protection des renseignements personnels qui nécessitent l'attention de la direction de Transports Canada », et vous en énumérez quatre. Ce sont des questions très importantes et graves, de sorte que la même question s'appliquera à chacune d'entre elles, puisque vous avez indiqué quelles sont en voie d'être réglées ou qu'elles l'ont été...

Le vice-président (M. Don Davies): Monsieur Kania, il vous reste 30 secondes.

M. Andrew Kania: Je ne sais pas si vous pourrez finir de répondre immédiatement, ou vous pourrez peut-être répondre au comité par correspondance, mais j'aimerais savoir comment ces problèmes ont été réglés.

Mme Chantal Bernier: Absolument. Nous serons heureux de vous dire plus tard exactement comment les problèmes ont été réglés. C'est certain.

Le vice-président (M. Don Davies): Madame Mourani, vous avez sept minutes.

[Français]

Mme Maria Mourani: Merci, monsieur le président. Madame Bernier et monsieur Tassé, je vous remercie d'être présents.

J'aimerais poser quelques questions à Mme Bernier. Dans votre rapport, je n'ai rien lu sur une évaluation des critères des recommandations. J'ai peut-être mal lu. Qu'est-ce qui fait que la GRC et le SCRS décident de recommander au ministère que le nom de telle ou telle personne soit ajouté à la liste?

• (1710)

Mme Chantal Bernier: En fait, ce n'est pas de notre ressort. Cette vérification s'est attardée aux mesures de protection des données personnelles qui étaient recueillies. Nous ne nous sommes pas penchés sur l'efficacité du programme. D'ailleurs nous sommes tout à fait d'accord avec nos collègues, son efficacité n'est toujours pas démontrée, et elle doit l'être. Nous nous attendons donc à ce qu'on ait, avec les années, une position sur ce sujet. Il faudra l'évaluer. Voir quels sont les critères qui sont appliqués n'est pas de notre ressort.

Mme Maria Mourani: Cela ne faisait pas partie de votre mandat. Ce mandat pourrait-il vous être donné ou non?

Mme Chantal Bernier: Comme je l'ai dit dès le début, nous abordons toutes les questions de protection de la vie privée au regard de ces quatre grands critères, ce qui comprend l'efficacité et la nécessité. À notre avis, le programme doit continuer à être observé sous cet angle. Il faudra, au fil des ans, évaluer s'il est approprié. S'il

ne l'est pas, cela veut dire qu'il s'agit d'une violation de la vie privée, ce qui n'est pas acceptable.

Mme Maria Mourani: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Tassé a parlé du programme Secure Flight. Il a dit que le ministère de la Sécurité publique allait créer un programme similaire. Que pensez-vous de tout cela? Si j'ai bien compris, les compagnies aériennes vont envoyer toutes les données sur les passagers au Department of Homeland Security des États-Unis et au ministère de la Sécurité publique. Ceux-ci décideraient qui prendrait l'avion ou non. Est-ce exact?

Mme Chantal Bernier: Je n'ai pas encore reçu les propositions de mesures canadiennes pour s'ajuster au programme Secure Flight. Cependant, j'ai reçu l'engagement de Transports Canada et du ministère de la Sécurité publique qu'ils nous feront parvenir cette information afin qu'on l'étudie. À ce moment, on fera l'analyse qui s'impose. Cependant, je pense qu'il est important de noter, aux fins de la discussion, que la souveraineté d'un État s'étend à son espace aérien. Il faudra étudier la question dans ce contexte.

Mme Maria Mourani: Je voulais justement vous parler de la souveraineté du Canada. C'est drôle que je parle de la souveraineté du Canada, moi qui suis souverainiste. J'estime que chaque État doit être souverain. Je trouve qu'avec la liste américaine et toutes ces notions de Secure Flight, les Canadiens ne sont pas souverains sur leur propre territoire. Ils ne peuvent pas aller où ils veulent, parce que la liste américaine est utilisée par les compagnies aériennes, même lorsqu'ils s'agit de vols internes qui survoleront pendant quelques minutes le territoire américain. C'est inacceptable pour un État.

Mme Chantal Bernier: Si j'ai bien compris, les vols intérieurs qui ne survoleraient le territoire américain que pour une brève période ne seraient pas touchés. On parle, en ce moment pour l'avenir rapproché, d'un survol du territoire américain beaucoup plus important. Il s'agirait alors d'une destination à l'extérieur du Canada. Nous allons analyser la question relativement au droit à la vie privée, en collaboration avec le ministère de la Sécurité publique et Transports Canada.

Mme Maria Mourani: On m'a dit qu'actuellement, des vols intérieurs sont détournés parce qu'une personne survole les États-Unis pour se rendre dans une autre province canadienne. On leur demande de ne pas monter à bord de l'avion.

M. Tassé pourrait peut-être nous parler des exemples qui figurent dans le rapport.

M. Roch Tassé: J'ai parlé du cas d'Abdullah Almalki, qui, en décembre dernier, s'est vu refuser le droit de prendre un avion qui allait de Toronto à Windsor. Air Canada lui a dit clairement que c'était à cause de la liste américaine. J'imagine qu'on volait au-dessus de Detroit. Il n'a donc pas pu aller faire un discours devant l'assemblée annuelle du Conseil canadien pour les réfugiés.

Il y a aussi le cas d'Adil Charakoui qui, l'automne dernier, accompagné par deux agents de l'Agence des services frontaliers du Canada, faisait une tournée dans l'Est du Canada. Il avait son bracelet GPS au pied, et il a réussi à se rendre à Halifax, ou Saint John, je ne me rappelle plus. Lors du retour, l'avion a été détourné et renvoyé à Saint John ou Halifax, avec les deux agents de l'Agence des services frontaliers du Canada. On lui a dit que c'était à cause de la liste américaine.

Encore une fois, Air Canada utilisait, semble-t-il la liste du programme Secure Flight. On a envoyé l'information sur la liste de passagers, et l'avion a été renvoyé, en dépit du fait que le gouvernement canadien, c'est-à-dire l'Agence des services frontaliers du Canada, avait autorisé ce voyage. Ses agents accompagnaient même M. Charkaoui. C'était avant la décision de la Cour fédérale.

• (1715)

Mme Maria Mourani: Ces exemples montrent que la souveraineté du Canada est quand même mise à rude épreuve par cette liste américaine.

Mon autre question porte sur les mineurs. J'ai eu vent de cas de mineurs. On ne leur a pas refusé l'accès à l'avion, mais on les a inspectés.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Davies): Madame Mourani, il vous reste trente secondes.

[Français]

Mme Maria Mourani: J'ai interrogé les représentants du ministère, un peu plus tôt. Ils semblaient dire que, normalement, ces gens ne devraient pas être inspectés. Pourtant, il existe des cas, comme celui du jeune Alistair, par exemple, qui ne pouvait plus aller nulle part parce que ses parents avaient peur qu'il prenne l'avion et qu'on puisse faire des échanges avec d'autres pays. Ses parents avaient peur. Qu'est-ce que vous pensez de ça? Y a-t-il des mineurs sur cette liste? Qu'est-ce qui se passe?

Mme Chantal Bernier: On vient d'entendre le représentant de Transports Canada nous dire qu'il n'y a pas de mineurs sur la liste canadienne. Je n'ai pas accès à la liste, mais je suppose que c'est vrai.

Mme Maria Mourani: Ah, vous n'avez pas accès à la liste.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Davies): Si vous me le permettez, je poserai une question assis au fauteuil du président.

Je dois dire que je suis troublé. Je suis très troublé par le programme américain pour la sûreté des vols et je ne suis pas exactement certain des réponses, mais j'ai entendu les témoins dire que nous ne serions pas vraiment justifiés de même créer un tel programme. Aucune preuve n'a indiqué que le Canada devait fournir cette information, qu'il y avait des préoccupations valides concernant la sécurité qui en découlerait.

Nous risquons d'abdiquer complètement notre souveraineté à un gouvernement étranger qui déterminera où les Canadiens iront en voyage, à peu près n'importe où. Et les Canadiens n'ont pas vraiment de recours contre ces décisions. Les autorités réglementaires américaines ne sont pas responsables du point de vue démocratique à l'égard des Canadiens. Les Canadiens n'ont aucune façon de contester ces décisions. Nous n'avons absolument aucune idée des critères qui seraient appliqués si les autorités américaines refusaient à un Canadien de voyager au Mexique, en Amérique du Sud ou en Europe.

Je pense toutefois que mon ami M. MacKenzie a formulé un argument valide: il s'agit de l'espace aérien des Américains, et ce sont eux qui le contrôlent. Et même si cela me trouble, je me demande comment nous pouvons contourner ce problème. Si les États-Unis exigent que nous leur fournissions cette information pour pouvoir voler dans leur espace aérien, avez-vous des suggestions à formuler sur la façon dont le gouvernement canadien devrait procéder pour répondre à une telle demande?

Mme Micheal Vonn: Voilà le dilemme politique et diplomatique. Oui, effectivement, nous avons la souveraineté sur notre espace aérien, mais tous les autres pays l'ont aussi. Je pense donc que ce qui est important ici, même si je n'aime pas discuter avec des parlementaires de ce que les parlementaires devraient faire relativement aux relations diplomatiques, c'est qu'il s'agit sans aucun doute d'un enjeu partout dans le monde.

Dans toute l'hystérie entourant la sécurité depuis le 11 septembre, rien de ces éléments ne s'est atténué. Ils ne font qu'empirer. Le rééquilibrage de la sécurité et de la liberté ne semble se faire que dans une seule direction, et nous avons l'impression d'avoir tenté de tendre la main à nos alliés partout dans le monde qui font aussi face à ce type d'enjeux difficiles concernant la souveraineté pour former des alliances et pour tenter de trouver des solutions internationales à ces dilemmes plutôt que de les laisser passer, comme nous le disons parfois de façon euphémique, dans le forum international, tout en sachant réellement d'où cela vient. Voilà donc ma suggestion immédiate.

Bien entendu, les Canadiens doivent aussi savoir ce qui se passe. Ils connaissent si peu ce type d'enjeux qu'il va falloir faire du lobbying partout au pays pour tenter de garder en tête ce que la souveraineté signifie dans le cadre de ces enjeux, mais la première étape, c'est de faire connaître la question à la population.

Le vice-président (M. Don Davies): J'en conclus que vous aimeriez voir le gouvernement canadien adopter une position plus ferme à l'égard de l'administration américaine afin de faire abroger ce programme, j'imagine. Est-ce là votre conseil?

• (1720)

Mme Micheal Vonn: Ce serait certainement l'idéal. Je pense que cela nous placerait sur un pied d'égalité, j'imagine, avec les pays de partout dans le monde qui font face aux mêmes dilemmes relatifs aux droits de leurs citoyens à la liberté de circulation.

Le vice-président (M. Don Davies): Savez-vous par hasard si la situation inverse s'applique aussi? Le Canada exige-t-il des compagnies aériennes américaines de fournir de l'information sur les citoyens américains aux compagnies aériennes canadiennes pour tous les vols en provenance des États-Unis afin qu'ils puissent pénétrer dans l'espace aérien canadien?

Mme Micheal Vonn: Je n'ai jamais rien entendu à cet effet, ou si nous devions le faire, notre organisation serait sans doute consultée.

Le vice-président (M. Don Davies): En me préparant pour cette séance, j'ai trouvé certains articles. J'ai lu un très bon article de Becky Akers publié le 17 mars 2010 dans l'*Ottawa Citizen*. L'auteure souligne qu'à la demande du gouvernement américain, des compagnies américaines ont refusé de laisser monter des enfants, des groupes de scouts, le chanteur Cat Stevens, le sénateur Ted Kennedy et le représentant John Lewis, un démocrate de la Georgie. Voilà les types de personnes qui ont été interdites de vol en raison des instructions du département de la Sécurité intérieure et de l'Administration américaine de la sécurité des transports.

Le fait qu'une liste contenant ce type de renseignements puisse être utilisée pour des raisons politiques et de sécurité vous préoccupe-t-il?

Mme Micheal Vonn: Cela nous préoccupe, tout à fait, de même que nos collègues de la American Civil Liberties Union. La crainte entourant le profilage politique, tout comme le profilage religieux et racial, est réelle. Les gens dont vous avez parlé sur cette liste correspondent en grande partie à ceux qui se plaignent auprès de nous au sujet de l'utilisation au pays, par Air Canada, de la liste américaine. Cette liste inclut des bibliothécaires, des pasteurs et des retraités.

Oui, nous sommes absolument convaincus que ces gens ne posent pas de menaces légitimes pour la sécurité. Quand il ne s'agit pas de faux positifs, nous avons recours à ces autres types de profilage qui nous préoccupent.

Le vice-président (M. Don Davies): Madame Bernier, je pense que vous avez entendu le témoignage un peu plus tôt, lorsque j'ai posé des questions aux représentants du ministère au sujet des préoccupations initiales de la commissaire à la protection de la vie privée formulées en juin 2007. Il y avait toute une série de craintes très sérieuses au sujet de la liste d'interdiction de vol canadienne et du programme. On m'a répondu, entre autres, que la commissaire avait approuvé le programme en 2009, du moins selon les représentants du ministère. J'ai peut-être tort, mais c'est la conclusion que j'ai tirée d'après le témoignage entendu.

Pouvez-vous me dire si, d'après vous, la commissaire à la protection de la vie privée juge à l'heure actuelle que la liste d'interdiction de vol et le programme sont adéquats?

Mme Chantal Bernier: Non, je ne peux pas vous le dire, parce que nous n'avons jamais analysé la liste dans son entièreté. Il continue d'y avoir des questions non résolues. L'un des premiers paragraphes de la vérification précise sa portée, qui est limitée. Il s'agit de veiller à ce que les renseignements personnels soient conservés de façon adéquate et sécuritaire.

Toutefois, comme je l'ai mentionné auparavant, nous considérons que l'efficacité du programme est une question qui n'a pas été résolue, qu'il faut s'y attaquer, que les autorités doivent pouvoir la justifier, et que si son efficacité n'est jamais prouvée, l'atteinte à la vie privée qu'elle cause doit être remise en question.

Le vice-président (M. Don Davies): Merci.

Allez-y, monsieur Rathgeber. Vous avez sept minutes.

M. Brent Rathgeber: Merci, monsieur le vice-président, et merci à tous nos témoins de leur comparution et de leur témoignage cet après-midi.

Madame Vonn, à la série de questions précédente, vous avez mentionné que les Canadiens connaissent très peu les déficiences du système actuel, selon vos propres mots. Selon vous, pourquoi est-ce ainsi? Pourquoi croyez-vous que les Canadiens en savent si peu? Des dizaines de milliers de Canadiens prennent l'avion chaque jour. Pourquoi connaissent-ils si peu la question?

Mme Micheal Vonn: Je parle du fait que la liste d'interdiction de vol américaine sera imposée de facto aux Canadiens pour une variété de motifs et qu'elle est en fait imposée actuellement pour différentes raisons. Je pense que la confusion qui règne dans votre comité porte sur la question de savoir quelle liste est laquelle, et qui fait quoi, et ce qu'est la liste d'interdiction de vol canadienne. Lorsque ces gens sont arrêtés, en entendons-nous parler dans les journaux? Qu'est-ce que cela signifie? S'agit-il du Canada, des États-Unis, du Libéria? D'où cela vient-il?

Actuellement, il y a toute une série complexe de systèmes. Selon moi, et cette opinion m'a été confirmée lors de toutes les émissions

téléphoniques à la radio auxquelles j'ai participé, je ne crois pas que les Canadiens savent ce qui se passe.

● (1725)

M. Brent Rathgeber: Croyez-vous vraiment que ce soit un manque de sensibilisation, ou est-ce un manque d'intérêt? J'entends par là que les Canadiens ne partagent pas vos préoccupations, que la grande majorité des Canadiens, s'ils sont forcés de choisir entre la sécurité nationale et personnelle dans la circulation aérienne et leurs droits à la vie privée, préféreront faire preuve de prudence et opteront pour la promotion de leur sécurité plutôt que les droits à la protection de leurs renseignements personnels.

Mme Micheal Vonn: D'après moi, on s'est éloigné de cette notion, comme le montrent diverses études publiées après 2001. Lorsqu'on n'en fait qu'une question de vie privée, vous avez raison, mais c'est bien plus que cela.

Depuis le début des discussions, j'ai insisté à maintes reprises sur l'article 7, qui porte sur la sécurité des personnes coincées dans un autre pays et incapables de revenir à la maison, ou de prendre un vol dans leur propre pays. Croyez-moi, je suis une défenseuse du droit à la vie privée, mais il n'est pas seulement question ici d'atteinte à la vie privée. Ce n'est pas tout. Il s'agit de la sécurité la plus fondamentale de la personne.

M. Brent Rathgeber: Pourtant, la sécurité de la personne doit bien être compromise si l'on prend place à bord d'un avion où l'un des passagers transporte des explosifs. Voilà aussi une atteinte à la sécurité de la personne. Vous serez bien d'accord avec moi.

Mme Micheal Vonn: Absolument.

Personne ne remet en question le fait que des programmes appropriés proportionnels et efficaces ne devraient pas être mis en oeuvre à bord des aéronefs. Cependant, nous n'avons pas la moindre preuve que ces qualificatifs s'appliquent aux listes d'interdiction de vol.

M. Brent Rathgeber: Vous avez parlé du fait que la souveraineté du Canada serait, semble-t-il, en péril — je paraphrase — et du vide juridique créé par l'absence de fils conducteurs entre la législation et la réglementation. Est-ce bien en gros ce que vous disiez?

Mme Micheal Vonn: Oui.

M. Brent Rathgeber: Vous êtes avocate, et je le suis également. Connaissez-vous la Convention de Chicago de 1944?

Mme Micheal Vonn: Non, qu'est-ce?

M. Brent Rathgeber: Il s'agit d'un traité dont le Canada et les États-Unis sont signataires. Je ne suis pas expert en droit international, mais mes lectures superficielles m'ont apprises que la Convention de Chicago de 1944 a été signée par 52 États et par le Canada, et que ce traité est toujours en vigueur aujourd'hui. Il stipule que chaque pays conserve sa souveraineté dans son espace aérien, mais détermine qui peut y entrer.

Je sais qu'il ne nous reste que quelques minutes, et nous ne pourrions pas entamer un débat en bonne et due forme sur le droit international, mais vous serez certainement d'accord avec moi pour dire que la possibilité de signer des traités ayant force obligatoire sont une des expressions de la souveraineté d'une nation.

Mme Micheal Vonn: Oh, absolument. Personne ne conteste que là n'est pas la question. Comme je l'ai déjà dit, le Canada est souverain dans son espace aérien, comme c'est le cas pour les États-Unis.

Ce qu'on demande ici, c'est tout à fait le contraire de la norme établie. Or, comme je l'ai mentionné, il n'y a jamais retour du balancier. On ne constate que l'accroissement continu de la sécurité et de la militarisation.

Donc, puisque cela n'a jamais été appliqué de cette manière, nous devrions nous en inquiéter et tirer parti de notre souveraineté pour exprimer notre mécontentement.

M. Brent Rathgeber: D'accord.

Le dernier incident médiatisé remonte un peu avant le jour de l'An, alors qu'une personne est montée à bord d'un avion au Pays-Bas, a volé dans l'espace aérien international, et probablement dans l'espace aérien de la France ou de l'Angleterre, pour finalement se poser à Détroit, heureusement sans incident. Vous savez tous de quoi je parle.

Ma question s'adresse à M. Tassé de la Coalition pour la surveillance internationale des libertés civiles. Votre organisation rayonne sur la scène internationale, et vous savez qu'il s'agit d'un problème mondial. Il n'y a pas que les Canadiens qui doivent trouver l'équilibre entre la protection de la vie privée et la sécurité nationale et des passagers. Y a-t-il un exemple à suivre? Un autre pays a-t-il adopté un modèle qui fonctionne mieux que celui du Canada, ou est-ce que tous les États souverains n'ont-ils adopté que des solutions imparfaites à ce très grave problème?

M. Roch Tassé: Au Royaume-Uni, tout d'abord, je crois que des mesures telles que les listes d'interdiction de vol ont été légiférées, contrairement au Canada, où le programme a été mis en oeuvre par voie détournée.

En outre, nous ne sommes pas une organisation internationale, mais plutôt canadienne.

• (1730)

M. Brent Rathgeber: Je suis désolé.

M. Roch Tassé: Nous savons que nous devons adopter des mesures supplémentaires pour assurer la sécurité, mais celles-ci doivent respecter l'application régulière de la loi et les principes de justice fondamentale. Les gens ont le droit de connaître les preuves retenues contre eux, ils ont le droit de s'en servir pour se défendre. Or, aucun de ces mécanismes n'est prévu dans le Programme de protection des passagers, et encore moins dans le programme pour la sûreté des vols.

Si le Canada prévoit élaborer un nouveau programme s'inspirant du programme pour la sûreté des vols pour régler la question de sa souveraineté, nous devons veiller à ce qu'il fasse l'objet d'une loi, qu'il soit débattu au Parlement, et que nous entendions le point de vue des Canadiens et de leurs représentants à la Chambre. Cela n'a pas été le cas avec le Programme de protection des passagers.

M. Brent Rathgeber: D'accord, donc vous êtes une organisation canadienne, mais vous assurez la surveillance internationale des libertés civiles, c'est exact?

M. Roch Tassé: Oui.

M. Brent Rathgeber: Puisque vous surveillez ce dossier, pourriez-vous nous dire si un pays a trouvé la bonne solution?

M. Roch Tassé: Si on légifère et qu'on respecte les principes de justice fondamentale, ce devrait être acceptable.

M. Brent Rathgeber: Sur quel pays devrais-je me pencher?

M. Roch Tassé: Il n'existe probablement pas de modèle à suivre. Même le programme américain pour la sûreté des vols, même à l'échelle nationale... le Congrès lui a donné force de loi, mais à mon avis, il ne respecte pas les principes de justice fondamentale.

M. Brent Rathgeber: Bien, merci.

Le vice-président (M. Don Davies): Merci.

Monsieur Rathgeber, je vous remercie également d'avoir pris sept minutes exactement, pas une de plus. C'est bien joué.

M. Brent Rathgeber: Je n'ai aucun mérite.

Le vice-président (M. Don Davies): Au nom de tous les membres du comité, je tiens à remercier tous les invités de leur précieux témoignage. Merci encore.

[Français]

Mme Maria Mourani: Monsieur Davies, compte tenu de tout le travail accompli aujourd'hui, compte tenu du fait qu'on a rencontré ces personnes et ceux de la GRC, du ministère des Transports et de la Sécurité publique, je pense qu'il serait fondamental qu'on fasse un petit rapport à la Chambre, un peu comme on veut le faire pour les fermes de prison. Je pense que c'est fondamental. Il y a d'énormes failles, d'énormes atteintes à la souveraineté du Canada, aux droits humains. Il est essentiel qu'on fasse un petit rapport là-dessus.

Le greffier du comité (M. Roger Préfontaine): Est-ce une motion?

Mme Maria Mourani: C'est le cas. On peut faire cela de façon conviviale, sinon je présenterai une motion.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Davies): Avant de laisser la parole à M. McColeman, je pourrais peut-être considérer qu'il s'agit d'un avis de motion, qu'en pensez-vous? On pourrait donc en discuter au cours de la prochaine séance, si c'est approprié.

[Français]

Mme Maria Mourani: Oui, c'est une motion.

[Traduction]

Le vice-président (M. Don Davies): La présidence accepte l'avis de motion.

Monsieur McColeman.

M. Phil McColeman (Brant, PCC): Je remarque que sur l'avis de convocation, il s'agissait d'une séance d'information. C'était prévu au calendrier établi au début de la session. La séance d'information d'aujourd'hui revêtait une grande importance, mais je ne crois pas que ce soit dans l'intérêt de qui que ce soit que nous présentions un rapport, étant donné le peu de temps dont nous avons disposé pour étudier la question et pour entendre les points de vue d'autres intervenants. Les renseignements recueillis aujourd'hui sont précieux, mais tout de même limités. Par conséquent, il me semble qu'un rapport ne rendrait service à personne. Il s'agissait d'une séance d'information, pas d'une étude.

Le vice-président (M. Don Davies): Monsieur Kania.

M. Andrew Kania: Je signale brièvement qu'il s'agit d'un argument à présenter lorsqu'on débattera de la motion. Si on a accepté l'avis de motion, à débattre lors de la prochaine séance, c'est à ce moment-là qu'on devrait tenir une discussion en bonne et due forme, n'est-ce pas?

M. Phil McColeman: Si c'est ce que prévoit la procédure, cela me convient. Toutefois, je ne crois pas que nous devrions rédiger un rapport basé sur la séance d'information d'aujourd'hui.

Le vice-président (M. Don Davies): Je suis d'accord avec M. Kania; il s'agit d'un avis de motion.

Monsieur McColeman, même s'il s'agit d'un argument valable, qui pourrait convaincre le comité de voter contre la motion, cela ne change rien à l'admissibilité de la motion. Je la considère donc recevable, et j'invite les membres du comité à faire valoir leurs arguments lorsque la motion sera présentée officiellement.

•(1735)

M. Phil McColeman: Merci.

Le vice-président (M. Don Davies): Comme il n'y a pas d'autre point à l'ordre du jour, je déclare la séance 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>