



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 035 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 23 novembre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 23 novembre 2010

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte. Bonjour à tous.

Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, séance numéro 35.

Nous avons à l'ordre du jour, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 octobre 2010, le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nos témoins d'aujourd'hui sont Mike McNaney, membre du conseil d'administration et Joseph Galimberti, également membre du conseil d'administration du Conseil national des lignes aériennes du Canada.

Représentant l'Association de l'industrie touristique du Canada, nous avons David Goldstein, président-directeur général, Kevin Desjardins, directeur des communications, et Catherine Sadler, gestionnaire de la recherche.

Au nom de l'Association canadienne des libertés civiles, comparaisent Sukanya Pillay, directrice du programme de la sécurité nationale et Nathalie Des Rosiers, avocate générale.

Bienvenue à toutes et à tous. Je suis sûr que Bonnie vous a donné quelques instructions. Je ne sais pas si vous avez déterminé l'ordre dans lequel vous allez prendre la parole.

Nous allons peut-être commencer avec Mme Des Rosiers, pendant environ 10 minutes, et nous aurons ensuite une période de questions.

Je vous ferai signe lorsqu'il vous restera une minute.

[Français]

Me Nathalie Des Rosiers (avocate générale, Association canadienne des libertés civiles): Je remercie le comité d'avoir invité l'Association canadienne des libertés civiles.

L'association existe depuis 1964 et est depuis lors au service des libertés civiles au Canada. Elle possède une vaste expertise à l'égard des questions portant sur la vie privée.

Je vais aborder quatre points dans le cadre de cette présentation: la vulnérabilité constitutionnelle du projet de loi; sa vulnérabilité sur le plan du droit international; les dangers qu'il comporte en matière de précédents dans le contexte de la protection de la vie privée au Canada et, finalement, une invitation à retourner à la table de travail pour explorer certaines mesures que nous allons proposer.

[Traduction]

Je ferai le reste de ma présentation en anglais et me ferai un plaisir de répondre aux questions en anglais ou en français. Ma collègue, Sukanya Pillay, répondra également aux questions.

Tout d'abord, pour ce qui est de la vulnérabilité constitutionnelle du projet de loi, comme vous le savez, la vie privée est protégée par la Charte. Les passagers s'attendent à une protection moindre

lorsqu'ils se rendent dans un aéroport, mais ils ne s'attendent pas à n'en avoir aucune. De fait, la question de la protection des renseignements personnels que les passagers peuvent escompter est le sujet en ce moment-même d'une instance à la Cour suprême, soit la cause Chehil, dans laquelle l'ACLIC est l'un des intervenants.

Ainsi donc, la question de la protection des renseignements personnels des passagers est actuellement en instance de jugement et, à notre avis, il serait prématuré d'adopter le projet de loi sans savoir dans quelle mesure il est conforme à la Charte.

En tout cas, dans la mesure où la Charte protégerait les renseignements personnels, le projet de loi ne résisterait pas à une contestation invoquant l'article 1, car il ne fixe aucune limite. Il ne prévient pas adéquatement les problèmes que la divulgation des renseignements pourrait susciter, et ainsi de suite. Donc, le premier point est qu'il y a lieu de se pencher sur la vulnérabilité constitutionnelle avant d'aller trop loin.

Le deuxième point est qu'il ne répond pas aux normes du droit international qui autorise les dérogations. Je vous rappelle qu'il s'agit là d'un projet de loi qui établit des dérogations générales à la LPRPDE. Le droit international autorise certaines dérogations mais — et dans le mémoire que nous soumettons nous renvoyons à ce sujet au comité des Nations Unies —, mais il ne donne pas une latitude illimitée à l'exploitant. La communication des renseignements doit être encadrée et absolument nécessaire. Donc, à notre sens, non seulement le projet de loi est-il constitutionnellement vulnérable mais il n'offre pas de garanties suffisantes en droit international pour rassurer les Canadiens.

Et enfin, c'est notre troisième point, c'est un projet de loi très dangereux, non seulement à cause de la façon dont il est rédigé mais aussi parce qu'il crée un précédent pour l'avenir. Permettez-moi de parler des difficultés et du caractère dangereux de ce projet de loi.

Ni le projet de loi C-42 ni la réglementation de la TSA américaine ne contiennent de garanties de protection de l'information. Rien ne garantit que la TSA ne va pas transmettre les renseignements à d'autres organismes publics, tels que les services de police ou d'immigration. Rien ne garantit que la TSA ne va pas transmettre ces renseignements à des pays tiers. Et nous savons que cela a été un problème particulièrement douloureux pour certains Canadiens, notamment Maher Arar. Rien ne garantit que la TSA ne va pas utiliser les renseignements pour soumettre les Canadiens au profilage, pour les inscrire sur leur liste de surveillance ou d'interdiction de vol.

Je signale au comité qu'aux États-Unis la liste d'interdiction de vol fait l'objet d'une contestation constitutionnelle en ce moment-même. Elle est contestée car elle donne lieu à trop de faux positifs. Le processus a été qualifié de kafkaïen en ce sens que l'on ne peut savoir si l'on y figure, pour quelle raison on y est et comment s'en faire retrancher. Voilà donc le danger. Le danger est que les passagers canadiens, les Canadiens, se retrouvent coincés quelque part sans possibilité de retour. Rien ne garantit qu'un Canadien innocent ne se trouvera pas inscrit par erreur sur la liste. Rien ne garantit que des Canadiens innocents inscrits par erreur sur la liste ne vont pas être empêchés de voler ou ne vont pas être détenus aux États-Unis ou ailleurs sans disposer d'aucun recours.

C'est un projet de loi dangereux, car il autorise les dérogations pour l'éternité. Il n'y a aucune limite de temps et aucune restriction du nombre de pays auxquels il peut être appliqué. Je crois savoir que l'idée est qu'il serait applicable aux États-Unis tout de suite, et que par règlement il pourrait être appliqué à d'autres pays. C'est très dangereux, car il n'existe aucune procédure permettant de déterminer si les garanties de protection s'appliquent à ces renseignements. Donc, à notre avis, c'est un modèle dangereux pour l'avenir de la protection des renseignements personnels.

• (1110)

Cela dit, je ne doute pas que l'on nous rétorquera que cette mesure est nécessaire, absolument indispensable, car sinon les compagnies aériennes canadiennes ne pourront survoler l'espace aérien américain. À notre sens, si l'on va opter pour un régime de dérogation à la LPRPDE, il ne devrait jamais être illimité dans le temps. Il est possible d'avoir un mécanisme de contrôle de ces dérogations de façon à ce qu'elles soient limitées dans le temps et que l'on puisse surveiller l'utilisation faite des renseignements.

Que se passera-t-il si, dans deux ans, la TSA décide qu'elle veut davantage de renseignements personnels? Que se passera-t-il si, dans deux ans, elle donne moins de garanties restreignant la communication des renseignements à la police, ou bien si elle ne respecte pas sa propre législation en matière de vie privée? Que se passe-t-il si la manière dont la loi est appliquée est jugée anticonstitutionnelle aux États-Unis?

Nous estimons donc que l'imposition d'une limite de temps à la dérogation contribuerait largement à rassurer ceux qui ne veulent pas renoncer à notre souveraineté et à la possibilité de protéger la vie privée des Canadiens. Il faut une limite pour assurer qu'un contrôle de quelque sorte soit exercé sur la façon dont les choses sont faites. En outre, il faut une indemnisation des personnes qui vont se trouver engluées dans le monde kafkaïen d'une erreur d'identité, qui vont souffrir de graves préjudices si elles se trouvent sans possibilité de rentrer au Canada. Il faut donc prévoir une possibilité d'indemnisation de ces personnes.

Enfin, à notre sens, le fait que le projet de loi ignore l'essence de la protection de la vie privée nous invite à chercher mieux. Il n'est pas

nécessaire de se hâter, puisque l'affaire est en instance de jugement à la Cour suprême du Canada.

Je vais conclure en lisant nos dernières recommandations.

Nous recommandons que le projet de loi C-42 ne soit pas adopté en sa forme actuelle. Il représente une violation du droit à la vie privée. Il n'est pas rationnellement relié ni proportionnel à l'objectif de la sécurité aérienne. Il est tout simplement trop dangereux.

Nous recommandons en outre que toute communication des renseignements sur les passagers aux fins des survols soit assujettie aux garanties légales de la Charte, notamment celles concernant l'utilisation, la communication, la conservation, le recours et l'accès à l'information, ainsi qu'à la vérification de la provenance de toute information servant à appairer des noms avec la liste de surveillance existante.

Merci beaucoup.

• (1115)

Le président: Merci beaucoup.

Mike, vous avez la parole.

M. Mike McNaney (membre du conseil d'administration, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Je vous remercie, monsieur le président, ainsi que les membres du comité, de l'invitation à comparaître ce matin pour vous exposer les raisons pour lesquelles le Conseil national des lignes aériennes du Canada souscrit de tout coeur à l'adoption du projet de loi C-42.

Nous sommes ici au nom de WestJet, d'Air Canada, d'Air Transat et de Jazz pour esquisser brièvement pour vous les conséquences opérationnelles et économiques qui résulteraient si le transporteur canadien se voyait refuser le survol de l'espace aérien américain. Nous réalisons pleinement que d'autres enjeux sont sur la table, bien entendu, qui influenceront sur la décision que vous allez prendre, mais nous voulions saisir l'occasion ici pour vous faire connaître l'impact économique.

Au cours du débat en deuxième lecture, on a laissé entendre que l'imposition éventuelle d'un interdit de survol de l'espace aérien des États-Unis par les transporteurs canadiens ne ferait qu'allonger quelque peu les durées de vol. En réalité, l'impact serait beaucoup plus considérable. Pour dire les choses simplement, les services aériens entre le Canada et le Mexique, les Antilles ou l'Amérique du Sud ne seraient plus commercialement viables si on nous interdisait d'emprunter l'espace aérien américain pour atteindre ces destinations.

Les vols en partance de l'Ontario, du Québec et des Maritimes devraient tous être déviés vers l'est, au-dessus de l'océan Atlantique. Des prolongations de temps de vol pouvant atteindre quatre heures aller-retour pour chaque vol auraient pour conséquence d'augmenter considérablement la consommation de carburant et d'abaisser la charge utile transportée. Par charge utile nous entendons les passagers, le fret, les bagages, etc.

Plus important encore, l'allongement des temps de vol ferait que la vaste majorité des destinations ne pourraient plus être desservies. Il ne serait plus possible de se rendre à ces destinations par avion parce que les limites de performance sécuritaire des aéronefs seraient dépassées. Les vols en partance de l'Ouest du Canada, pour leur part, devraient être détournés vers le Pacifique et seraient soumis à des contraintes opérationnelles et géographiques semblables. L'espace aérien à l'ouest de la zone continentale des États-Unis représente l'une des routes océaniques les plus encombrées du monde en raison du trafic est-ouest en partance de cette zone vers diverses destinations du Pacifique.

Selon la perspective du contrôle de la circulation aérienne, les vols nord-sud traversant ce corridor seraient tout simplement impossibles, parce qu'ils seraient soit interdits soit, au mieux, fortement restreints par le contrôle de la circulation aérienne. En outre, même s'il était encore possible de desservir une poignée de destinations, l'augmentation importante des durées de vol et les majorations de tarifs inévitables pour défrayer le carburant supplémentaire nécessaire feraient que ces vols perdraient tout attrait aux yeux des consommateurs canadiens. Pourquoi un voyageur choisirait-il de quitter le Canada par un vol dont la durée supplémentaire pourrait atteindre quatre heures alors qu'il pourrait simplement traverser la frontière en voiture pour recourir à un transporteur américain et ainsi profiter d'une durée de vol beaucoup plus courte, et ce, à un tarif beaucoup plus bas?

C'est pourquoi, selon une perspective commerciale et opérationnelle, l'interdiction de survoler l'espace aérien des États-Unis constituerait un désastre absolu pour les transporteurs canadiens et leurs passagers. Compte tenu des réalités opérationnelles et des incidences commerciales, les transporteurs cesseraient en grande partie leur service sur ces routes.

Les conséquences économiques pour les transporteurs canadiens seraient graves. Les horaires d'hiver sont déjà établis, les voyages organisés, les nuitées, etc. sont déjà réservées et les calendriers des équipages et des aéronefs sont déjà arrêtés. L'interdiction d'accéder à ces marchés créerait des difficultés insurmontables et minerait gravement la vigueur économique du secteur.

Nous pressons le comité et le Parlement d'adopter le projet de loi C-42.

Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Monsieur Goldstein.

• (1120)

[Français]

M. David Goldstein (président-directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada): Monsieur le président, membres du comité, je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour exprimer notre appui au projet de loi C-42.

Je m'appelle David Goldstein et je suis président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada.

[Traduction]

À titre d'introduction, sachez que l'Association de l'industrie touristique du Canada est le seul organisme national représentant tous les secteurs des industries touristiques et du voyage au Canada. Parmi nos membres figurent ceux actifs dans le secteur de l'aviation lui-même, tels que les compagnies aériennes et les aéroports, mais notre perspective va plus loin que la santé économique de l'aviation au Canada. Nous sommes ici pour expliquer l'importance des retombées sur l'économie canadienne dans son ensemble, car nous représentons plus de 8 000 membres directs et affiliés d'un océan à l'autre, pour qui travaillent plus de 1,6 million de Canadiens dont l'emploi dépend de l'activité économique générée par les secteurs du tourisme et du voyage.

En vue d'assurer le maintien d'un système de transport aérien à la fois sécuritaire, efficace et rentable, l'AITC est en faveur du projet de loi C-42, qui mettra le Canada en conformité avec le programme Secure Flight américain en autorisant la communication, avant le départ de tout vol traversant l'espace aérien des États-Unis à destination d'un autre pays, des renseignements sur les passagers.

Dans ce contexte, l'AITC accueille favorablement la négociation d'une dérogation applicable aux vols intérieurs devant traverser l'espace aérien des États-Unis.

Les vols qui seront visés par le projet de loi C-42 jouent un rôle important pour le secteur touristique. Les Amériques, États-Unis exclus, représentent un marché considérable pour nous. Cette région comporte deux grands marchés-cibles de la Commission canadienne du tourisme, soit le Mexique et le Brésil, et dans l'ensemble les 615 000 voyageurs en provenance des Amériques ont dépensé 764 millions de dollars au Canada en 2008.

La grande majorité de ces visiteurs se rendent ici par avion. Nous avons joint à notre mémoire un tableau de statistiques. Si le Canada n'adopte pas le projet de loi C-42, le meilleur scénario serait d'emprunter une trajectoire de vol contournant l'espace aérien américain, et le pire scénario serait que les vols soient supprimés.

Le recours à une trajectoire de vol alternative se traduira par une durée de voyage plus longue, des coûts plus élevés et un impact accru sur l'environnement. Quelque 65 p. 100 des visiteurs en provenance des Amériques prennent un vol direct vers le Canada, c'est-à-dire qu'ils traversent l'espace aérien des États-Unis sans y faire escale.

Si le Canada choisit de définir de façon étroite son droit souverain de refuser de fournir les renseignements sur les passagers des vols traversant l'espace aérien américain, le modèle économique des vols ainsi que du tourisme canadien s'en trouverait transformé. En effet, ces voyageurs seront susceptibles de choisir d'autres destinations n'exigeant pas de temps d'escale ni de longues durées de vol.

Étant donné que 30 p. 100 des voyageurs en provenance des Amériques se rendent au Canada en passant par les États-Unis, et en supposant que ces derniers effectuent le même trajet en sens inverse, leurs renseignements personnels sont d'ores et déjà transmis aux États-Unis avant leur départ.

Les États-Unis ont le droit souverain de contrôler leur espace aérien, et toute entrée dans ce territoire souverain constitue un accord tacite de se conformer aux lois de l'État qui le gouverne. Il est parfaitement logique que le Canada veuille conserver son accès à l'espace aérien des États-Unis.

Tenant ces deux éléments pour acquis, l'AITC espère que le comité choisira d'adopter le projet de loi C-42.

Je remercie le comité de m'accorder son temps et je répondrai volontiers à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McCallum.

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

Merci à vous tous de votre présence.

Il semble que nous soyons pris entre le marteau et l'enclume, en ce sens que deux des trois groupes disent que si nous n'adoptons pas ce texte, il en résultera un désastre économique, alors que le troisième dit qu'il est totalement inacceptable du point de vue des libertés civiles.

Madame Des Rosiers, j'aimerais revenir à la possibilité d'amendement du projet de loi, comme vous l'avez mentionné à la fin de votre déclaration. Vous parlez d'une limite de temps. Entendez-vous par-là, par exemple, que le projet de loi aurait une durée de validité de, mettons, deux ans, ensuite de quoi il serait réexaminé? Est-ce là ce que vous voulez dire?

Me Nathalie Des Rosiers: Oui, il y a plusieurs possibilités.

Par exemple, les dérogations pourraient être limitées dans le temps. Le texte actuel du projet de loi donne une latitude illimitée au transporteur de communiquer ou non les renseignements, à son gré, pour se conformer à une loi étrangère. Il vaudrait mieux que les dérogations soient accordées au Canada, car elles pourraient être ainsi limitées dans le temps, et certes être renouvelables, mais de manière à pouvoir conserver un certain contrôle sur les dangers et l'évolution de la situation à l'avenir.

Il faut assujettir à une limite de temps soit le projet de loi soit la dérogation elle-même de manière à ne pas laisser carte blanche aux transporteurs.

Certes, ils veulent probablement tous protéger les renseignements personnels de leurs passagers, mais ce n'est pas ainsi que fonctionne la législation en matière de vie privée. Ce n'est pas le détenteur des renseignements qui peut décider de les divulguer à quiconque. Nous préférons qu'un organisme public décide si c'est approprié ou non.

• (1125)

L'hon. John McCallum: Lorsque vous parlez d'indemniser les personnes subissant un préjudice, qui paierait? Serait-ce les compagnies aériennes? Serait-ce l'État?

Me Nathalie Des Rosiers: En l'état actuel des choses, il y a un arrêt de la Cour suprême dans la cause *Ward* qui admet qu'une contravention au droit constitutionnel peut donner lieu à indemnisation.

À notre sens, si nous allons nous engager dans cette voie, si des personnes subissent des préjudices uniquement parce que nous voulons soutenir une industrie, cela revient à dire qu'il faut démolir une maison afin de protéger le reste du quartier.

Donc, l'État devrait payer, ou bien devrait transmettre le coût au secteur aérien, si nécessaire.

Nous ne parlons pas de sommes énormes, j'espère.

L'hon. John McCallum: Préconisez-vous d'amender le projet de loi pour autoriser une indemnisation...

Me Nathalie Des Rosiers: Pour établir le droit à l'indemnisation des personnes qui seront lésées.

L'hon. John McCallum: Si je comprends bien, la dérogation pourrait être étendue à des pays autres que les États-Unis par voie de règlement, sans l'aval du Parlement. Cela vous rassurerait-il si le projet de loi était amendé de manière à ce que l'ajout d'autres pays requière une supervision parlementaire?

Me Nathalie Des Rosiers: Je pense que c'est absolument indispensable, car c'est là que réside le danger. Il faut pouvoir garder un contrôle sur le cadre de protection de la vie privée du pays auquel vous donnez ces renseignements. Je pense qu'il incombe aux parlementaires de garder la maîtrise de ce processus.

L'hon. John McCallum: Votre deuxième point parlait de surveillance, mais je ne suis pas trop sûr de ce que cela signifie. Comment surveillons-nous le gouvernement américain?

Me Nathalie Des Rosiers: Je crois que nous sommes pas mal informés du fonctionnement de la TSA. Quelles sont les garanties que...? Je pense que les garanties devraient être écrites, mais à tout le moins nous voulons savoir comment évolue la situation.

Par exemple, idéalement, vous auriez une autorité canadienne, le Commissaire à la protection de la vie privée, qui suivrait la situation et ferait rapport aux parlementaires sur la façon dont fonctionne la liste d'interdiction de vol aux États-Unis. L'an dernier aucun Canadien n'a été touché, donc pas de problème, mais les États-Unis modifient les manières dont les renseignements sont accumu-

lés. Nous entendons maintenant qu'ils sont divulgués à la police et ainsi de suite. Nous devons veiller à exercer une forme de contrôle afin que nous soyons régulièrement au courant de ce qui est fait des renseignements.

Dans le contexte d'une dérogation renouvelable, alors cette connaissance serait déterminante. Si la situation n'est pas satisfaisante, alors vous auriez au moins la possibilité d'entamer des négociations avec les États-Unis pour améliorer leur système.

L'hon. John McCallum: La semaine dernière, la Commissaire à la protection de la vie privée nous a dit que Homeland Security est autorisé à communiquer les renseignements sur les passagers à d'autres organismes tels que les services de police et d'immigration, et aussi à des organismes étrangers. Cela correspond-il à ce que vous savez de la situation?

Me Nathalie Des Rosiers: C'est l'une des raisons pour lesquelles il y a un recours en justice aux États-Unis en ce moment.

L'hon. John McCallum: Une disposition de la loi oblige d'aviser les passagers que leurs renseignements personnels seront divulgués aux autorités américaines. En est-il bien ainsi, d'après vous?

Me Nathalie Des Rosiers: Ce n'est pas une grosse garantie, car les autorités américaines ne dévoilent pas à l'heure actuelle si vous figurez ou non sur la liste d'interdiction de vol. Vous pouvez penser que vous n'y êtes pas, et vous vous présentez à l'aéroport, mais une fois que les renseignements sont transférés, on peut vous refuser l'embarquement pour une raison ou une autre. Vous connaissez sans doute les anecdotes racontant qu'Edward Kennedy a été stoppé, qu'un garçon de huit ans a été stoppé parce qu'il y avait une erreur d'identité. C'est donc un souci.

• (1130)

L'hon. John McCallum: Peut-être pourrais-je poser la question aux compagnies aériennes.

Comment avise-t-on aujourd'hui les passagers que leurs renseignements personnels seront communiqués aux États-Unis — par exemple, si je prends un vol de Toronto à New York?

M. Mike McNaney: Pour un vol transfrontalier, cela est indiqué sur votre billet, ainsi que sur le site Internet. Nous affichons un avis général sur le site Internet disant que lorsque vous prenez un vol à destination de l'étranger, nous transmettons ces données aux autorités aéronautiques compétentes de ce pays pour utilisation à des fins de sécurité.

L'hon. John McCallum: Si le projet de loi est adopté, alors le même type d'avis sera donné à l'égard des vols traversant l'espace aérien américain?

M. Mike McNaney: Certainement.

Le président: Monsieur Guimond.

[Français]

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

Madame Des Rosiers, comme vous, je suis avocat de formation. En ce qui concerne la divulgation de renseignements personnels aux Américains, je n'ai aucunement confiance que le département américain à qui on va les confier ne va pas les transmettre ou les utiliser à d'autres fins. J'ai posé la question au ministre Toews, et il m'a répondu que les Américains allaient les détruire, qu'ils ne les communiqueraient pas à d'autres. Quand je lui ai demandé sur quoi il se fondait pour affirmer cela, il m'a répondu que les Américains le lui avaient dit.

À des questions de mon collègue McCallum, vous avez répondu que cette question était contestée aux États-Unis. Quel est le recours et de quel ordre est-il exactement?

Me Nathalie Des Rosiers: C'est un recours devant une cour de district de l'Oregon.

[Traduction]

Voulez-vous répondre à...? D'accord.

[Français]

C'est au sujet de la *no-fly list*, surtout des gens qui se sont retrouvés sur la *no-fly list*.

Un des problèmes en ce qui concerne ce litige, c'est que c'est la troisième fois que l'ACLU, l'American Civil Liberties Union, se présente devant les tribunaux afin de pouvoir soulever la question de la constitutionnalité du processus. Les deux premières fois, les gens qui étaient les demandeurs ont soudainement vu leurs noms retirés de la liste.

Dans le moment, il s'agit du troisième recours, et 17 personnes sont des demandeurs. Jusqu'à présent, la question n'a pas été résolue par un tribunal parce que, chaque fois, les autorités américaines ont décidé d'enlever les noms des personnes de la liste.

Cette fois, on espère que la cause va obtenir une résolution judiciaire.

M. Michel Guimond: Vous avez entendu par contre les représentants des compagnies aériennes, de l'industrie du tourisme. Que répond-on à un transporteur qui effectue des vols nolisés entre Winnipeg et Mazatlan, au Mexique? Que lui dit-on?

Vous savez que les Américains... Je n'ai pas encore adopté une position finale quant à ce projet de loi et quant aux amendements non plus. Je suis un peu torturé entre les impératifs... Que dites-vous à ce transporteur? Lui dites-vous de passer par-dessus l'océan Pacifique? En ce qui concerne Montréal, Québec, Ottawa, Halifax, c'est très facile, et pour ce qui est de Vancouver, ça l'est encore plus, c'est près de l'océan.

Que répond-on à ce transporteur?

Me Nathalie Des Rosiers: C'est dans ce contexte que nous avons soumis des propositions d'amendement pour restreindre la portée du projet de loi en ce qui a trait au temps, à l'ouverture à d'autres pays, à la supervision du projet, pour garder le pouls, pour savoir un peu où ça s'en va. Dans la mesure où, peut-être, les dispositions américaines sont trouvées inconstitutionnelles, où le système est changé aux États-Unis et où il y a de meilleures restrictions, il se peut que nos appréhensions disparaissent.

On insistait sur des *written commitments from the US* dans ce contexte, et une approche qui soit très posée et qui s'assure d'avoir un regard constant sur la question. Un processus d'exemption par route, par exemple, peut être renouvelé si la situation continue de le demander. Votre voyage peut être exempté de la PIPEDA dans la mesure où c'est nécessaire et où il n'y a pas d'autres solutions.

Cependant, on ne veut pas garantir *holus-bolus* que, dans l'avenir, pour toujours, l'information privée des passagers canadiens ne pourra être divulguée à n'importe quel pays, surtout dans un contexte où le projet de loi donne cette discrétion à la compagnie aérienne plutôt qu'à une autre entité qui pourrait être plus en mesure d'évaluer les dangers d'une divulgation possible.

• (1135)

M. Michel Guimond: Est-ce que vous avez fait parvenir vos propositions d'amendement? Vous n'avez pas le texte écrit de votre présentation?

Me Nathalie Des Rosiers: On l'a soumis seulement aujourd'hui. Je vais m'assurer de vous le faire parvenir en français.

M. Michel Guimond: La greffière ne l'a probablement pas distribué parce que vous l'avez soumis uniquement en anglais.

Me Nathalie Des Rosiers: Oui, c'est ça.

M. Michel Guimond: Dans ce beau Canada, il paraît qu'il y a deux langues.

Me Nathalie Des Rosiers: Ça va me faire très plaisir de l'écrire en français; je m'exprime encore mieux en français.

M. Michel Guimond: Oui, oui.

J'ai une dernière question, monsieur le président, pour M. Goldstein.

Vous agitez un épouvantail, avec justesse ou pas, en disant que des voyageurs pourraient décider de traverser la frontière, s'ils désirent se rendre dans le Sud, pour régler la question de la divulgation des renseignements. Pour éviter cela, les gens traverseraient la frontière. En tant que Québécois, on voit que l'aéroport de Plattsburgh est devenu notre deuxième aéroport — on n'a plus Mirabel — ou une filiale de Dorval.

Je dis « un épouvantail » parce que ça dépend de l'endroit où la personne demeure. Si elle habite à Churchill, au Manitoba, elle n'ira pas traverser la frontière du Dakota pour... Encore là, ça dépend du lieu de résidence. Si la personne vit à Montréal, à une heure de Plattsburgh, oui, elle va le faire.

M. David Goldstein: Peut-être que cela devrait faire l'objet d'une autre étude de ce comité, en vue de connaître la structure de nos coûts aériens actuellement, face à la situation des Montréalais qui vont à Plattsburgh pour utiliser cet aéroport.

Cependant, on fait une étude différente aujourd'hui. Pour nous, il n'y a pas que la question des Manitobains qui veulent aller au Mexique. Il y a aussi l'inverse. On voit que deux ou trois des grands marchés importants pour l'industrie touristique du Canada sont le Mexique, le Brésil et...

M. Michel Guimond: L'Argentine.

M. David Goldstein: ... l'Argentine en est un autre. Ça concerne tout ce trafic. C'est notre préoccupation.

Merci, monsieur Guimond.

M. Michel Guimond: Pour ce qui est du Mexique, compte tenu de la décision des conservateurs d'imposer un visa...

[Traduction]

Le président: Monsieur Bevington.

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

Merci à tous de leur présence parmi nous.

Les États-Unis, bien sûr, ont beaucoup de vols au-dessus du Canada; je suis curieux: si le Canada devait imposer aux citoyens américains quelque chose de similaire à ce que les États-Unis proposent au Canada, cela serait-il licite en vertu de leur législation?

Me Nathalie Des Rosiers: Effectivement, je pense qu'un autre problème est que...

Je ne connais pas la réponse, mais je vais vérifier. J'ai l'impression que non.

M. Dennis Bevington: Et ce type particulier de partage de renseignements fait actuellement l'objet d'une instance à la Cour suprême des États-Unis?

• (1140)

Me Nathalie Des Rosiers: Ce qui est devant la cour de district est le fait que la liste d'interdiction de vol contient trop de faux positifs sans que les victimes n'aient de recours. Voilà la substance de la contestation.

L'un des enjeux ici est que le Canada pourrait potentiellement donner l'exemple à cet égard, je pense, car il viendra un moment où ce modèle sera repris ailleurs dans le monde. C'est réellement un danger comme modèle de protection de la vie privée. Il y a donc la possibilité de réfléchir et de reconnaître que, oui, il existe certes des impératifs économiques, mais l'on pourrait se montrer un peu plus créatif et choisir des modèles différents portant moins atteinte à la vie privée.

Mme Sukanya Pillay (directrice, Programme de la sécurité nationale, Association canadienne des libertés civiles): Je suis d'accord avec tout ce que Nathalie vient de dire.

Je veux juste ajouter qu'il existe maintes raisons pratiques, bien entendu, de faire en sorte — évidemment, il nous faut l'assurer également — de conserver l'accès à l'espace aérien américain. Mais il ne s'agit pas pour autant de se laisser intimider. Nous n'avons pas à nous faire dire que nous devons transmettre des renseignements, sinon on nous fermera l'accès.

Il nous faut plutôt trouver le moyen d'établir un réel partenariat entre les deux gouvernements pour assurer que tout échange de renseignements personnels soit dûment protégé à l'intérieur du contexte plus large. Il y a tellement de problèmes avec la liste et, comme Nathalie l'a dit, tout le processus d'établissement de la liste fait l'objet d'un recours en justice aux États-Unis. Il faut garantir que les renseignements canadiens n'aboutissent pas sur ces listes. S'ils vont s'y retrouver, nous devons savoir quelles sont les modalités... et quels seront les recours, etc.

Pour revenir à la remarque de cet autre monsieur, que les États-Unis auraient dit que les renseignements ne seraient pas utilisés de telle et telle façon, c'est exactement là notre argument. Nous devons exiger un accord écrit portant sur l'utilisation, la conservation, la destruction des renseignements, l'assurance qu'ils ne seront pas partagés avec d'autres, et que s'ils sont mal utilisés ou donnent lieu à un faux positif pour un Canadien, quel sera le recours.

M. Dennis Bevington: D'accord.

Je pourrais m'attarder un peu plus sur cet aspect, mais j'aimerais poser une question aux compagnies aériennes.

Dans le cas des vols à destination des États-Unis aujourd'hui, comment les choses se passent-elles du point de vue du contrôle policier? Ils ont une politique de tolérance zéro et j'aimerais savoir combien de fois il arrive que vous deviez refuser l'accès à l'avion à vos passagers? Ou bien l'interception a-t-elle lieu à la douane américaine avant de monter à bord, ou bien à la destination finale?

Avez-vous un problème aujourd'hui avec des personnes empêchées de prendre l'avion pour les États-Unis pour des raisons autres que sécuritaires?

M. Joseph Galimberti (membre du conseil d'administration, Conseil national des lignes aériennes du Canada): Pour des raisons autres que sécuritaires? Non.

M. Dennis Bevington: Cela n'arrive donc pas.

M. Joseph Galimberti: Non. Lorsque vous vous enregistrez, lorsque nous délivrons la carte d'embarquement, nous vérifions votre nom par rapport à la liste d'interdiction de vol américaine. Nous exécutons un simple exercice d'identification, à savoir que nous confirmons que vous êtes bien qui vous dites être.

M. Dennis Bevington: Vous avez donc accès à la liste d'interdiction de vol américaine?

M. Joseph Galimberti: Eh bien, les États-Unis nous transmettent la liste des noms que nous devons dépister. Nous n'avons pas accès à la liste d'interdiction de vol américaine...

M. Dennis Bevington: Pouvez-vous faire cette vérification bien avant le vol?

M. Joseph Galimberti: Nous pouvons certainement la faire bien avant le vol à condition que l'information nous soit transmise. Par exemple, chez Air Canada, nous utilisons le numéro Aéroplan comme différenciateur pour déterminer l'identité, voir si vous êtes bien qui vous dites être. Mais oui, c'est notre intention, absolument, ne serait-ce que dans l'intérêt d'un bon service à la clientèle, de déterminer aussi longtemps à l'avance que possible que vous ne correspondez pas exactement à un nom sur la liste d'interdiction de vol américaine.

M. Mike McNaney: Pour que les choses soient claires, en sus, en vertu du règlement Secure Flight, nous transmettons les données 72 heures avant le vol si nous les possédons. Mais des gens vont acheter leur billet à l'intérieur de cette fenêtre de 72 heures.

Pour bien préciser les renseignements que le transporteur aérien reçoit, nous ne recevons aucun renseignement sur la personne ni sur les accusations ou préoccupations dont elle est l'objet. Nous recevons l'instruction soit d'émettre une carte d'embarquement, soit d'émettre une carte d'embarquement exigeant une inspection supplémentaire, soit de refuser la carte d'embarquement. Si nous refusons la carte d'embarquement, alors la réservation est automatiquement bloquée de telle façon que la personne doit s'adresser à un représentant de la compagnie aérienne. Pour des raisons de confidentialité évidente, l'on ne nous dit pas pourquoi le nom de la personne s'affiche. Nous lui donnons ensuite les coordonnées de l'autorité de réglementation compétente, soit la TSA, soit Transports Canada s'il s'agit de la liste Protection des passagers. La personne s'adresse donc directement à l'autorité de réglementation appropriée.

M. Dennis Bevington: Nous avons vérifié vos sites Internet, à vous les quatre transporteurs, et constaté une différence considérable dans la façon dont vous traitez la divulgation de renseignements. Je crois que seul Air Transat est vraiment claire et dit aux gens exactement ce qui se passe. Les autres sites sont beaucoup plus obscurs. Il faut une lecture détaillée pour comprendre comment les renseignements sont traités. Je pense que c'est un élément à signaler, car l'industrie de l'aviation ne traite pas de façon uniforme cette divulgation des renseignements. Peut-être faut-il une loi qui spécifie clairement comment ces renseignements sont... Il faut peut-être plus de clarté.

M'adressant maintenant à l'Association de l'industrie touristique, j'ai votre plan d'activités pour 2009. À la page 20, vous dites:

Les mesures de sécurité mises en place à la suite des attaques du 11 septembre l'ont emporté sur la libre circulation des gens, puisque plusieurs citoyens canadiens et américains ont diminué leurs voyages discrétionnaires. La frontière est maintenant perçue comme étant difficile, bureaucratique et dispendieuse à traverser.

Et nous avons vu que le nombre de visiteurs américains au Canada a chuté de moitié. Pensez-vous réellement qu'en continuant à pousser sur le bouton sécuritaire ici, on va améliorer le tourisme à l'avenir dans ce pays? Ou bien faut-il plutôt ouvrir un dialogue différent avec nos amis américains de façon à simplifier le passage de la frontière?

• (1145)

M. David Goldstein: Je pense que le projet de loi C-42 en soi est une étape vers une plus grande harmonisation des règles sur les voyages dans les deux sens. C'est manifestement notre plus grosse préoccupation.

M. Dennis Bevington: Mais ces personnes ne mettent pas le pied aux États-Unis.

M. David Goldstein: Non, mais...

M. Dennis Bevington: Cela ne changera rien pour les Américains venant au Canada.

Le président: Je dois permettre au témoin de répondre à la question.

M. David Goldstein: Sauf mon respect, la facilité du passage à la frontière est un enjeu important. Si vous aviez lu plus loin dans le document, vous auriez vu que l'un de nos objectifs à long terme est de trouver une solution de périmètre nord-américain, comme il existe dans l'UE, afin que les gens puissent se déplacer librement.

Cela a eu un impact énorme, surtout sur les localités frontalières: la zone 604, le Lower Mainland en Colombie-Britannique, le Sud-Ouest de l'Ontario et l'Est du Québec. Le nombre des touristes s'est effondré. Je pense qu'il nous faut rechercher avec les Américains et les autres pays alliés une harmonisation de nos politiques et règles de façon à pouvoir revenir à une circulation plus libre dans toutes les directions.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

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

Merci aux témoins d'être venus nous rencontrer.

Comme tous les politiciens autour de cette table le savent bien, la vie politique est locale. Je dois vous le demander, madame Pillay, j'ai un maire de Slave Lake qui porte le même nom que vous et je me demande si vous êtes apparentés.

Mme Sukanya Pillay: Non, pas à ma connaissance.

M. Brian Jean: Oh, c'est dommage. Elle est un excellent maire, à son deuxième mandat, et il est très facile de s'entendre avec elle.

Mais je dois le dire, puisque toute politique est locale, que je n'aimerais pas être à la place du politicien qui se mettrait en travers de la route pour empêcher ses électeurs de survoler les États-Unis et les obliger à faire un détour de quatre heures. Je dois vous dire que j'ai entendu très peu de réserves sur ce projet de loi. Mais je dirais qu'ayant entendu votre témoignage et celui des autres témoins, j'ai l'impression que nous parlons de projets de loi différents.

Je suis avocat de métier, comme M. Guimond, et ce qu'il y a de remarquable chez les avocats c'est que si vous en réunissez trois dans une pièce, vous obtenez neuf opinions différentes. Et c'est la même chose en l'occurrence. Vous pourrez demander pourquoi, mais il y a toujours quelques opinions qui me viennent après.

Ici, nous avons d'un côté la sécurité et de l'autre côté la vie privée. Vous conviendrez que le Canada est signataire de la Convention internationale de 1944, la Convention de Chicago. N'est-ce pas? Nous sommes signataires?

Mme Sukanya Pillay: Oui.

M. Brian Jean: Les États-Unis le sont également, ce qui confirme que tous les signataires de la Convention de Chicago sont maîtres de leur espace aérien. Ils ont la maîtrise législative de leur espace aérien. Est-ce exact?

Mme Sukanya Pillay: Le Canada est de cet avis, et nous aussi.

M. Brian Jean: Oui.

Dans ce cas, nous parlons de gens qui prennent volontairement des avions empruntant l'espace aérien américain. Ils doivent donc volontairement observer les lois, et nous nous y sommes engagés par notre signature. C'est pourquoi j'ai l'impression que nous parlons de projets de loi différents...

Mme Sukanya Pillay: Puis-je préciser ce à quoi vous semblez vouloir en venir?

M. Brian Jean: Je vous en prie.

Mme Sukanya Pillay: Nous convenons totalement que les États-Unis sont souverains dans leur espace aérien. Nous ne contestons pas cette souveraineté, mais il faut néanmoins protéger la vie privée.

M. Brian Jean: Je comprends, madame Pillay. Mais, sauf votre respect, toutes ces personnes qui prennent ces avions entrent volontairement dans l'espace aérien américain, et donc par définition doivent observer la loi américaine.

Je veux confirmer ma position. Si je monte volontairement dans un avion, et si j'ai décidé de prendre un avion qui va entrer dans l'espace aérien américain, ce que je savais forcément au préalable, alors je dois observer les lois américaines. Cela me paraît parfaitement logique.

J'aimerais aborder plusieurs autres choses. J'ai eu l'occasion de rencontrer Air Transat et je suis sûr que vous avez entendu ce qu'ils ont à dire. Ils m'ont dit, en substance, que si cette loi n'est pas adoptée d'ici janvier, la compagnie va faire faillite. C'est ce qu'ils m'ont dit, carrément. Cela m'a fait peur, car notre industrie aérienne n'est pas actuellement dans la meilleure forme financière.

• (1150)

Me Nathalie Des Rosiers: Nous disons que des amendements contribueraient largement à préserver la vie privée des Canadiens et leur faculté de se déplacer dans l'espace aérien.

Ce à quoi nous réagissons ici, c'est le petit chantage des Américains qui disent: « À partir de maintenant, vous ne pourrez plus voyager si vous ne vous pliez pas à nos règles ».

M. Brian Jean: Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord avec vous. Chantage pour assurer la sécurité des Canadiens? Je ne crois pas cela. J'entends par-là que leurs lois sont destinées à assurer la sécurité des Américains. Nous, législateurs canadiens, devons assurer la sécurité des Canadiens, comme eux doivent le faire dans leur pays. C'est mon obligation, et je la prends très au sérieux.

J'aimerais passer à un autre sujet.

Faites-vous des voyages aux États-Unis?

Me Nathalie Des Rosiers: Certainement.

M. Brian Jean: Quels renseignements êtes-vous réticente à voir les compagnies aériennes communiquer aux autorités policières? Quels renseignements précis?

Je n'ai que sept minutes, et votre réponse est très importante pour moi.

Me Nathalie Des Rosiers: Oui.

M. Brian Jean: Lorsque vous prenez l'avion, vous donnez des renseignements au préposé d'une compagnie aérienne, à la personne derrière le guichet qui recueille les renseignements, ou à une téléphoniste. À la communication à la police américaine de quels renseignements objectez-vous?

Me Nathalie Des Rosiers: C'est parce qu'ils les comparent à une liste d'interdiction de vol qui présente des problèmes, qui a été...

M. Brian Jean: D'accord, mais quels renseignements précisez-vous?

Me Nathalie Des Rosiers: Vos renseignements personnels — votre nom, votre sexe.

M. Brian Jean: Vous êtes réticente à partager ces renseignements?

Me Nathalie Des Rosiers: Non. Je dis que le processus, soit la communication et la comparaison avec une liste d'interdiction de vol, ne serait pas autorisé ailleurs.

M. Brian Jean: Madame Des Rosiers, sauf mon respect, quels renseignements précis êtes-vous réticente à communiquer aux États-Unis?

Mme Sukanya Pillay: Le problème est contenu dans votre question. Quels sont les renseignements qui vont être transmis? Nous ne le savons pas encore. Le nom, le sexe...

M. Brian Jean: Mais, sauf mon respect, vous donnez ces renseignements à un employé de la compagnie aérienne au téléphone, une société privée, qui peut les communiquer à qui elle veut. Elle ne demande pas: « Puis-je communiquer ce renseignement à quelqu'un? »

Mme Sukanya Pillay: En fait, la LPRPDE ne dit pas qu'elle peut la communiquer à n'importe qui. Maintenant cette restriction disparaît, et c'est tout le problème. Si les compagnies aériennes amassent des dossiers sur les gens, des renseignements tels que si vous vous êtes présenté à l'aéroport pour annuler votre vol, combien de bagages vous avez enregistrés, quels sont vos préférences alimentaires ou quelle est votre religion, et si toute cette information, à la demande d'un gouvernement, va être transmise, nous voulons savoir comment elle va être utilisée. Est-ce qu'on va s'en servir pour faire du profilage?

M. Brian Jean: Personne ne m'a jamais demandé ma religion en prenant l'avion, jamais. Personne ne me l'a jamais demandé.

Encore une fois, pourquoi ne voulez-vous pas partager des renseignements avec la police américaine? Avez-vous un problème avec votre numéro Visa, parce qu'il va être transmis? Ils pourront transmettre votre sexe. Quels renseignements précis?

Mme Sukanya Pillay: Ce n'est pas le nom, mais s'ils prennent votre nom et le transmettent à un autre organisme qui peut vous arrêter, tout d'un coup vous êtes dans une situation de violation de vos droits. Que pouvez-vous faire contre cela? Pourquoi une personne innocente devrait-elle perdre la présomption d'innocence?

M. Brian Jean: Vous avez parlé d'arrestation et d'innocence dans les mêmes deux phrases. Je ne vois pas très souvent une personne innocente être arrêtée, parce qu'évidemment...

Mme Sukanya Pillay: En fait, cela arrive assez souvent avec la liste d'interdiction de vol, et c'est là le problème. Il y a un million de noms sur la liste aujourd'hui aux États-Unis.

M. Brian Jean: Je croyais que c'était environ 40 000.

Mme Sukanya Pillay: Non, il y a un million de noms sur la liste d'interdiction de vol américaine à l'heure actuelle. Nous venons de rencontrer nos collègues de l'ACLU. La raison de cette contestation en justice est qu'ils disent que c'est complètement anticonstitutionnel.

M. Brian Jean: Je comprends cela, mais encore une fois, je ne saisis pas. Permettez-moi de vous le demander, votre problème est-il que vos renseignements puissent être utilisés d'une manière que vous n'admettez pas?

Me Nathalie Des Rosiers: Eh bien, la protection de la vie privée consiste en ceci: je peux vous transmettre mes renseignements personnels, mais vous n'êtes censé les utiliser qu'aux fins dont nous avons convenues. Une fois que vous décidez de les communiquer à X, Y, Z, c'est une violation de ma vie privée.

M. Brian Jean: Du moment qu'ils vous disent par avance qu'ils sont autorisés à les communiquer à la police, et qu'en le sachant vous allez néanmoins aux États-Unis, cela vous pose-t-il un problème?

Me Nathalie Des Rosiers: À notre avis, ce n'est pas ainsi que les choses vont se passer. Nous nous plions à un système anticonstitutionnel aux États-Unis. C'est là notre objection.

Si vous considérez que... vous pourriez avoir une loi assortie d'une limite de temps.

M. Brian Jean: Je ne comprends réellement pas ce que vous essayez de dire. Je ne vois pas le problème qu'il y a à communiquer des renseignements à une autorité policière lorsque vous décidez volontairement d'entrer dans le pays.

Mon temps est écoulé. Désolé.

Le président: Je dois vous interrompre

Monsieur Byrne.

•(1155)

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci, monsieur le président.

C'est une discussion très intéressante.

Comment trouvez-vous votre journée jusqu'à présent, madame Des Rosiers?

Me Nathalie Des Rosiers: J'adore venir ici. Je pense que nous rendons un service public.

L'hon. Gerry Byrne: Ma difficulté est avec la notion de la raison d'être de la protection de la vie privée. C'est une protection fondamentale. Je reconnais aussi qu'en l'absence de procédures convenues... Prenons une situation où il n'y a pas de liste d'interdiction de vol, il n'y a pas de contrôle préembarquement d'un voyageur canadien ou étranger. Un citoyen canadien se rend non seulement à Washington mais va aussi en Jamaïque ou quelque autre pays sans contrôle préembarquement et se retrouve ensuite en territoire cubain, ou jamaïcain, ou tout ce que vous voudrez, et s'aperçoit qu'il ne peut pas en repartir parce que les autorités jamaïcaines décident qu'il n'est pas admissible.

Ne vaudrait-il pas mieux que le contrôle soit effectué au préalable et que l'on ait une procédure en place? Ne seriez-vous pas en faveur de cela? Ou bien vaut-il mieux qu'un citoyen canadien se retrouve en territoire étranger soudainement privé de ses droits?

Me Nathalie Des Rosiers: Effectivement, ce qui est intéressant c'est que c'est précisément l'un des problèmes rencontrés avec la liste d'interdiction de vol aux États-Unis. Des personnes ont été autorisées à s'y rendre en avion mais ne peuvent plus rentrer. Essentiellement...

L'hon. Gerry Byrne: Vous dites « des ». Combien? Je n'ai jamais entendu parler de cela.

Me Nathalie Des Rosiers: Cela fait partie de la poursuite en justice aux États-Unis. Il y en a eu au moins 17, je crois, dans cette situation.

Nous militons pour une meilleure protection de la vie privée des passagers canadiens et de tous les passagers dans le monde. Je pense que l'idée d'essayer d'accroître le niveau des attentes à l'égard des États-Unis sur le plan de la protection de la vie privée des personnes est quelque chose que nous devrions poursuivre partout à titre de valeur des droits de la personne.

Le fait que nous insistons pour qu'il y ait plus de garanties de protection de la vie privée ne signifie pas que nous abandonnons l'idée de voyager en avion, mais il s'agit de reconnaître que nous devrions tous faire notre part pour protéger la vie privée.

L'hon. Gerry Byrne: Je n'ai pas très bien saisi la chaîne de responsabilité. Si le projet de loi était adopté maintenant, jusqu'où va la chaîne de responsabilité? La responsabilité appartient-elle strictement au gouvernement fédéral ou bien des tierces parties et les compagnies elles-mêmes ont-elles potentiellement une responsabilité civile? Qu'en pensez-vous?

Me Nathalie Des Rosiers: De la façon dont le texte se présente actuellement, c'est laissé entièrement à la discrétion de la compagnie aérienne. Donc, la dérogation à la PIPEDA n'est pas limitée à quelqu'un qui doit la demander, c'est entièrement discrétionnaire.

L'hon. Gerry Byrne: Vous donnez donc à entendre qu'il y a une responsabilité claire des compagnies aériennes, si un citoyen canadien ou l'un de leurs passagers était maltraité ou l'objet d'une erreur d'identité. Les compagnies aériennes portent une responsabilité civile.

Me Nathalie Des Rosiers: Je pense que ce sera l'un des problèmes. Je pense qu'il y aura aussi la question de savoir si le projet de loi, qui habilite des compagnies, n'ouvre pas une responsabilité en vertu de la Charte, par exemple. C'est un terrain inconnu à ce stade.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, je vais partager mon temps avec M. Dhaliwal.

Mais auparavant j'aimerais poser une question aux compagnies aériennes. Que pensez-vous de cette responsabilité? Est-ce un risque que vous êtes prêts à accepter? Sinon, pourquoi pas?

M. Joseph Galimberti: À mon avis, il est très douteux qu'une compagnie aérienne porterait une responsabilité civile. Vous savez, nous ne faisons que transmettre des données à la demande d'un pays étranger. Nous ne sommes pas un organisme d'application de la loi. Je veux dire par-là que c'est la condition pour que ce pays vous autorise à embarquer dans un avion.

L'hon. Gerry Byrne: Si votre responsabilité était confirmée, seriez-vous aussi enthousiaste au sujet de ce projet de loi?

M. Joseph Galimberti: Je ne pense pas que nous endosserions avec enthousiasme une responsabilité quelconque à l'égard d'une chose comme celle-ci.

Nous ne sommes pas une agence d'immigration. Nous ne sommes pas un organisme d'application de la loi. Nous exécutons des mesures de sécurité pour le compte d'un pays étranger.

L'hon. Gerry Byrne: Il me reste encore du temps, n'est-ce pas, monsieur le président?

Le président: Oui.

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

Ma question s'adresse à Mme Des Rosiers.

En droit canadien, rien n'oblige à communiquer les renseignements sur un passager canadien aux autorités américaines, comme M. Jean vient de l'indiquer. Maintenant, ils vont pouvoir être communiqués à la police, ils vont pouvoir être communiqués aux autorités d'immigration ou à tout autre pays.

Pensez-vous qu'il faudrait inscrire dans la loi une disposition obligeant à informer les passagers canadiens?

● (1200)

Me Nathalie Des Rosiers: Selon moi, l'une des pierres angulaires de la protection juridique de la vie privée est que les renseignements ne peuvent être utilisés qu'aux fins pour lesquelles ils ont été acquis. Dans la mesure où une autorité acquiert les renseignements pour ses propres fins, elle ne peut les communiquer à aucune autre, aussi intéressant que cela puisse être. Voilà une première considération.

Deuxièmement, il y a la possibilité de créer un certain consentement. Ce consentement doit s'inscrire dans un contexte tel que l'on ne demande pas aux gens de consentir à des aspects déraisonnables, tels que des fouilles déraisonnables. Notre objection tient au fait que ce projet de loi, dans le but de faciliter un processus, semble mettre en question des principes fondamentaux de notre protection de la vie privée. Ce n'est pas le propriétaire des renseignements qui décide quand les transmettre. Habituellement il y a une supervision... Ici, aucun contrôle. Il n'y a aucune limite de temps ou d'espace. C'est la raison de notre inquiétude.

Le président: Merci.

Nous allons passer à Mme Brown.

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

Merci à tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je vais partager mon temps avec M. Mayes.

Le président: Excusez-moi.

Je suis désolé, madame Mourani. Je vous ai oubliée. Veuillez m'excuser.

[Français]

Mme Maria Mourani (Ahuntsic, BQ): Je vous remercie d'être tous présents aujourd'hui.

Ce projet de loi m'interpelle, d'autant plus qu'on s'est aussi penché sur la *no-fly list* dans le cadre du Comité permanent de la sécurité publique et nationale. Si je me trompe, dites-le moi, mais d'après ce que je comprends de ce projet de loi, nous allons fournir aux Américains des renseignements comme le nom, la date de naissance, le sexe ainsi que des précisions sur le vol, je pense, de passagers canadiens, de façon à ce que les autorités américaines concernées puissent vérifier dans leur liste si certains de ces Canadiens font l'objet d'une interdiction de vol. Or, pour avoir étudié cela dans le cadre du Comité permanent de la sécurité publique et nationale, je sais que ces fameuses listes américaines sont vraiment mal faites. La liste canadienne n'est pas la meilleure non plus, étant donné que des noms de mineurs y figurent. Allez savoir ce qu'il en est.

Ces gens n'ont même pas pu me dire selon quels critères ils incluaient le nom de quelqu'un sur une liste. Le plus préoccupant, dans cette affaire, est que lorsqu'on veut faire retirer son nom de la liste, on fait face à une vraie tour de Babel.

Messieurs Goldstein et M. McNaney, j'ai été frappée par le fait que vous parliez abondamment de l'aspect économique et que les droits de la personne semblaient le cadet de vos soucis. Vous ne semblez pas non plus préoccupés par le fait que ces renseignements pourraient être utilisés autant à bon qu'à mauvais escient. On ne le sait pas, étant donné qu'on n'a pas de contrôle là-dessus.

Avez-vous des solutions à nous proposer, à part voter en faveur de ce projet de loi? Peut-être considérez-vous qu'il n'y a pas de problème.

[Traduction]

M. Mike McNaney: Comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, nous admettons qu'il se pose des questions autres qu'économiques. La raison de notre présence ici, aujourd'hui, est qu'il a été dit à la Chambre et ailleurs que l'inconvénient pour l'industrie serait des durées de vol supplémentaires de 60 minutes ou 30 minutes. Nous voulons donc faire ressortir ici que, non, les répercussions économiques sont beaucoup plus grandes.

Cela ne signifie pas, et nous ne le prétendons pas, que nos considérations économiques doivent l'emporter sur toutes les autres considérations que vous, les législateurs, devez prendre en compte, mais je pense que c'en est certainement une qui doit être sur la table lorsque vous déciderez quoi faire de ce projet de loi.

Pour ce qui est des suppositions et conjectures, au bout du compte il ne faut pas perdre de vue...

M. Byrne vous a demandé comment se déroulait votre journée. Au cours de mes cinq premières minutes ici, on m'a dit que j'allais être poursuivi en justice.

Les transporteurs aériens recueillent ces renseignements parce que les autorités de réglementation nous l'imposent. Nous dépensons des millions de dollars sur nos systèmes informatiques et de réservation pour assurer de ne transgresser aucun règlement d'aucun pays que nous desservons.

Cela nous impose un coût inhérent extrêmement important et permanent. Je peux faire valoir que ce coût est directement lié à l'observation par les transporteurs aériens des règles en matière de protection des renseignements et autres et donc, oui, le domaine nous intéresse certainement. Nous veillons à ne transmettre de renseignements que dans le contexte où l'autorité réglementaire nous l'impose.

Quant à la nature de ces renseignements et des conditions de leur utilisation ou non-utilisation, cette décision est prise par les autorités réglementaires des divers pays et à cette table ici. Donc oui, cela nous intéresse, mais nous sommes aussi très préoccupés par les répercussions économiques et les conséquences pour l'emploi qui s'ensuivront si cette loi n'est pas adoptée.

•(1205)

[Français]

M. David Goldstein: Notre réponse est la même.

Mme Maria Mourani: D'après ce que je comprends, vous avez l'impression d'être pris en otage, en quelque sorte. Vous avez des règlements à respecter, vous vous y soumettez et vous encouragez les députés ici présents à voter en faveur du projet de loi. Vous croyez qu'on n'a pas vraiment le choix, que le Canada ne peut que s'incliner devant les Américains, mettre de côté sa propre

souveraineté et la protection de ses citoyens pour se mettre au service des Américains.

M. David Goldstein: Permettez-moi de m'exprimer en anglais.

Mme Maria Mourani: D'accord.

[Traduction]

M. David Goldstein: Je suis interloqué par cette question de souveraineté, car dans l'UE, les Français ne se sentent pas moins Français, les Allemands ne se sentent pas moins Allemands, et les Néerlandais pas moins Néerlandais simplement parce qu'ils ont la libre circulation...

[Français]

Mme Maria Mourani: Ils s'échangent des renseignements. Nous leur fournissons de l'information, mais eux ne nous en fournissent pas. Ce n'est pas la même chose.

[Traduction]

M. David Goldstein: Si nous allons avoir un cadre moderne de politiques et règlements en matière de transport, il nous faudra reconnaître que le monde dans lequel nous vivons n'est pas parfait et que les gens font volontairement le choix de voyager. Aussi longtemps que les compagnies aériennes informent les passagers de manière appropriée et leur donnent le choix de consentir ou non, ce sont là malheureusement les choix que nous devons faire pour voyager dans le monde moderne.

Quant à l'érection de cette frontière entre nous et les États-Unis, c'est terriblement regrettable et il faudra peut-être des décennies avant de pouvoir la démanteler.

Le président: Je dois vous arrêter là. Désolé.

[Français]

Mme Maria Mourani: Très bien. Merci.

[Traduction]

Le président: Madame Brown, essayons de nouveau.

Mme Lois Brown: Merci, monsieur le président.

Je répète, j'aimerais partager mon temps avec M. Mayes.

Merci beaucoup de votre présence.

Messieurs, je veux réellement parler de l'impact économique sur le Canada. Dans toutes les villes frontalières, et je prendrai Plattsburgh et Buffalo et Seattle comme exemples, nous constatons déjà un effet de drainage dans ces marchés majeurs au profit de villes américaines, les Canadiens achetant volontairement des vols dans l'espace aérien américain. Donc, les Canadiens fournissent déjà ces renseignements lorsqu'ils traversent la frontière pour prendre l'avion aux États-Unis. Exact?

Premièrement, messieurs, combien de personnes sont employées par les compagnies aériennes au Canada? Avez-vous une estimation de ce chiffre?

M. Joseph Galimberti: Nos membres emploient directement de 35 000 à 40 000 personnes.

Mme Lois Brown: Donc 35 000 emplois au minimum, et cela ne comprend pas tous les emplois indirects dans le domaine de la réparation et des produits nécessaires, et peut-être de l'alimentation.

M. Joseph Galimberti: Non, c'est l'emploi direct des compagnies aériennes — toute la restauration, la servitude au sol dans le cas de Westjet, tout le soutien aéroportuaire, les employés dans les aéroports, ce genre de choses.

Mme Lois Brown: D'accord, donc 35 000. Et qu'en est-il du tourisme?

M. David Goldstein: Selon Statistique Canada, la main-d'oeuvre est de 750 000 emplois directs et si vous englobez les emplois indirects, cela fait 1,6 million de Canadiens.

Mme Lois Brown: Avez-vous une estimation de la réduction de l'emploi qui s'ensuivrait si nous n'adoptons pas cette loi?

M. Mike McNaney: Eh bien, vous constateriez que, sur le plan opérationnel et financier, il ne serait tout simplement plus rentable de desservir la vaste majorité de ces destinations au sud de la frontière américaine. Les transporteurs, pour diverses raisons, devraient reprogrammer leurs vols et l'utilisation de leurs aéronefs, et ainsi de suite.

L'opportunité ouverte aux aéroports américains est fantastique. S'agissant de certains des aéroports que vous avez mentionnés, celui de Plattsburgh, juste au sud de Montréal, a bénéficié de 100 millions de dollars US provenant des gouvernements fédéral et de l'État pour des travaux d'aménagement. Ils ciblent activement les Canadiens. L'aéroport a annoncé publiquement qu'il n'allait faire que grossir et grossir encore. Je ne connais pas beaucoup d'aéroports au Canada qui annoncent publiquement qu'ils ne vont faire que grandir et grandir.

Sur la côte Ouest, pour concurrencer directement Vancouver, Bellingham vient de construire une nouvelle piste au prix de 28 millions de dollars, dont 95 p. 100 ont été payés par la FAA. Nous savons que les transporteurs américains s'intéressent à la zone frontalière pour gonfler leur part de marché.

Spirit vient d'annoncer de nouveaux vols au départ de Buffalo et ainsi de suite. Le communiqué de presse dit carrément qu'ils veulent attirer les Canadiens.

Si nous devons renoncer à ces vols — et même si nous cherchons à les maintenir, leur durée serait plus longue de quatre heures — nous favoriserons énormément le développement économique des aéroports frontaliers américains et des transporteurs américains.

• (1210)

Mme Lois Brown: Comme je l'ai dit, s'ils dépensent 100 millions de dollars à Plattsburgh pour cela, pour appâter les Canadiens afin qu'ils volent sur des compagnies américaines, les Canadiens fournissent déjà volontairement les renseignements, car c'est déjà obligatoire pour voler aux États-Unis.

M. Mike McNaney: Eh bien, le paradoxe serait que nous supprimerions toutes les dessertes. Eux augmenteraient les leurs, et oui, les Canadiens iraient volontairement dans ces aéroports.

Mme Lois Brown: Effectivement.

Allez-y, monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci.

Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser ma première question à Mme Des Rosiers.

Je dirais qu'il y a environ un milliard de passagers aux États-Unis. Je sais qu'il y en a environ 100 millions au Canada. Je pense qu'il y en a bien un milliard aux États-Unis, et vous dites qu'il y a un million de noms sur la liste d'interdiction de vol.

Connaissez-vous la fréquence des problèmes, des erreurs d'identité et autres? Quelle est la probabilité? Est-ce dans un cas sur un million, deux sur un million, ou cinq sur un million que quelqu'un rencontre effectivement un problème?

Me Nathalie Des Rosiers: Eh bien, le problème en partie c'est qu'une fois qu'ils ont des ennuis, le processus...

M. Colin Mayes: Non, je veux des chiffres. Je sais qu'ils ont un processus à suivre, et il est probablement pénible et long, mais je veux connaître les chiffres.

Me Nathalie Des Rosiers: Je n'ai pas les chiffres, car nous ne savons pas vraiment qui est sur la liste et qui n'y est pas. Mais nous pouvons vous trouver les chiffres car ils sont cités dans la poursuite en justice aux États-Unis, je pense.

M. Colin Mayes: D'accord.

Vous savez, l'une des difficultés que j'ai comme citoyen de ce pays est la suivante. J'apprécie le travail que vous faites, à l'Association canadienne des libertés civiles. Mais en faisant votre travail, vous minimisez en réalité ma liberté d'opérer un choix.

Comme cela a été dit plus tôt, j'ai la liberté de dire: « D'accord, je suis prêt à communiquer mes renseignements afin de pouvoir prendre ce vol direct jusqu'à mon lieu de vacances au soleil ». Et je ne pense pas que vous...

Je ne tiens réellement pas, en tant que Canadien, à vous donner ce privilège. Je veux pouvoir prendre cette décision moi-même, merci.

Pouvez-vous réagir à cela?

Me Nathalie Des Rosiers: Oui.

Je conteste votre propos, car il s'agit ici d'une dérogation à une loi existante. La LPRPDE existe. Elle a été adoptée par les parlementaires et elle reconnaît que, effectivement, la protection de la vie privée des Canadiens constitue une valeur.

Nous ne venons pas ici pour dire que vous n'aurez pas de choix. Nous disons ici que ce projet de loi devrait être circonscrit, et nous proposons quelques amendements. Notre position est qu'on peut l'améliorer de façon à mieux le concilier avec l'intérêt de la protection des renseignements personnels à long terme et en faire un modèle pour les Canadiens.

Une fois que l'on signe un accord de libre-échange et que l'on encourage la mobilité des Canadiens partout dans le monde, il est un peu bizarre de dire aujourd'hui que c'est entièrement votre choix. Les gens prennent l'avion non seulement parce qu'ils le veulent mais aussi parce qu'ils y sont obligés pour voyager pour des raisons professionnelles, pour des raisons familiales et ainsi de suite.

D'une certaine façon, je pense que nous avons dépassé la notion que c'est un choix, un pur choix. Je pense qu'ils attendent de leurs élus de faire en sorte qu'ils ne soient pas injustement assujettis à des lois qui fonctionnent mal, et c'est ce que nous affirmons au sujet de la liste d'interdiction de vol aux États-Unis.

Le président: Merci.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à l'Association de l'industrie touristique du Canada et au Conseil des lignes aériennes du Canada.

Comme Mme Brown, l'a mentionné, beaucoup de passagers s'infiltrèrent dans l'économie américaine en ce moment. Je pense que c'est uniquement à cause de notre politique de « ciel non ouvert ». Nous pouvons améliorer cela en prenant votre avis sur la perspective économique.

Regardez l'exemple de Singapore Airlines à Vancouver. Elle a dû s'en aller parce que notre ciel n'est pas ouvert. Prenez le conflit au sujet de l'UAE avec les Émirats. Si nous ne leur ouvrons pas la porte, nous perdons des millions de dollars. Cela a incommodé beaucoup de passagers qui veulent voyager. Avez-vous quelque chose à préconiser à ce sujet?

Vous craignez un marasme dans l'industrie touristique, et aimeriez-vous dire un mot à ce sujet?

• (1215)

M. David Goldstein: Merci, monsieur Dhaliwal.

Ce n'est peut-être pas le sujet de la discussion d'aujourd'hui, mais nous serions ravis de pouvoir comparaître devant le comité pour parler de la structure de coût des voyages aériens au Canada, qui érode notre compétitivité. De fait, nous allons publier un livre blanc économique sur ce sujet même.

À nos yeux, le moyen d'accroître l'afflux de touristes au Canada est une concurrence appropriée, qui pourrait exister avec les liaisons actuelles, sauf qu'elles sont simplement trop chères.

Mon rôle consiste entre autres à faire le tour des transporteurs étrangers pour leur demander s'ils accepteraient d'augmenter le nombre de leurs vols sur le Canada de façon à offrir une meilleure valeur aux visiteurs étrangers. Laissant de côté les Émirats, beaucoup de compagnies aériennes possèdent ou pourraient facilement acquérir la capacité et pourtant elles ne desservent pas le Canada, non à cause du manque d'ouverture de notre ciel mais à cause des frais d'atterrissage ici. C'est un problème plus vaste qu'il va falloir résoudre avant même que nous entamions une discussion.

Ces messieurs ont leurs opinions, mais je pense que ce débat a été trop centré sur l'ouverture du ciel alors que nous visons plutôt de meilleures conditions de concurrence de façon à pouvoir bénéficier des liaisons qui existent déjà.

M. Sukh Dhaliwal: Ma question s'adresse maintenant à Mme Des Rosiers.

Je vous ai écouté attentivement. Vous dites que les renseignements que nous allons partager avec les États-Unis peuvent aussi être transmis à d'autres pays où il n'y a pas de sécurité publique, ce qui peut mettre les Canadiens en danger. Pouvez-vous me donner un exemple et me dire comment cela pourrait être évité?

Mme Sukanya Pillay: Oui, vous avez raison, l'une de nos préoccupations est que si nous...

Nous ne disons pas qu'il ne faut pas partager les renseignements. Nous disons qu'il faut le faire, avec quelques garde-fous. L'un de ces garde-fous serait de demander: Allez-vous communiquer ces renseignements à des pays tiers? Nous espérons que la réponse est non. Il appartient au Canada de dire que nous allons laisser nos compagnies aériennes communiquer les renseignements à tel ou tel pays. C'est cela la souveraineté, le pouvoir de décider où vont nos renseignements.

Notre crainte est que si les renseignements sont transmis à un tiers pays qui n'a pas le même respect des droits de la personne ou des libertés civiles, ni les mêmes valeurs démocratiques, cela mette en danger un Canadien. Nous avons vu des exemples dans notre histoire récente où des Canadiens, à cause du mauvais usage ou du partage

inconvenant de renseignements, se sont retrouvés coincés à l'étranger dans des circonstances très pénibles et n'ont pu rentrer au Canada.

Voilà le genre de chose que nous voulons prévenir.

Me Nathalie Des Rosiers: Oui, des gens peuvent être détenus sur la base de ces renseignements. C'est là le problème. Ils peuvent être détenus dans des prisons étrangères, et c'est un sujet de préoccupation.

M. Sukh Dhaliwal: Ma crainte est que cette loi autorise non seulement la communication de ces renseignements aux États-Unis, mais aussi demain à un autre pays. Par exemple, la Corée du Nord pourrait demander des renseignements similaires.

Pensez-vous qu'il faudrait établir des garde-fous à cet égard?

Me Nathalie Des Rosiers: Notre position est qu'il existe un moyen d'encadrer un mécanisme de dérogation de façon à contrôler à qui et dans quelle condition la dérogation est accordée. Il faudrait certainement une supervision parlementaire de la liste des pays avec lesquels les renseignements sont partagés. Vous devriez également exiger quelques assurances. Nous faisons cela sans cesse avec divers pays. Nous demandons des assurances. Ensuite il faut faire un suivi, car les assurances ne sont pas toujours respectées.

Il existe donc des façons d'avoir à la fois le libre accès et ainsi de suite, tout en conservant un certain contrôle sur le mécanisme des dérogations.

Pour compléter la réponse, l'UE est réellement un bon modèle, et c'est un modèle qui privilégie la protection de la vie privée. Si nous allons nous engager dans cette direction, nous en serons ravis car les renseignements personnels y sont beaucoup mieux protégés. Je pense que c'est ce qu'il faut faire, prendre exemple ailleurs dans le monde où la vie privée est protégée. Cela pourrait également être utile.

• (1220)

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Ai-je entendu M. Dhaliwal dire que les États-Unis allaient partager les renseignements avec la Corée du Nord?

Le président: Je crois que c'était un exemple.

M. Brian Jean: Ah bon. Je pensais que peut-être il y avait du nouveau depuis la dernière fois que j'ai vérifié.

Je me demande, tout d'abord, si vous avez eu des protestataires? Est-ce que Greenpeace s'est présenté à votre bureau récemment? Je suis curieux, car je suis de Fort McMurray, et nous avons de temps en temps des militants qui se suspendent aux échafaudages et ce genre de choses. Je me dis que, vu l'impact environnemental du rejet de ce projet de loi, si les avions doivent consommer du kérosène pendant quatre heures de plus pour contourner les États-Unis, ils vont bientôt venir frapper à votre porte. J'espère qu'ils ne vont pas avoir la puce à l'oreille, car les gens de Greenpeace s'accrochent à n'importe quoi, sachez-le.

Me Nathalie Des Rosiers: Merci du conseil. Comme je l'ai dit, notre position est très claire, à savoir qu'il nous incombe de préserver la protection des renseignements personnels dans cette loi.

M. Brian Jean: C'était juste une petite plaisanterie.

Me Nathalie Des Rosiers: Oui, j'ai compris.

M. Brian Jean: Je comprends pourquoi ils ne publient pas la liste d'interdiction de vol, si je puis me permettre cette remarque. Je sais, en tant qu'avocat, que pour 25 \$ en Alberta, en s'adressant à Vital Statistics, vous pouvez changer votre nom. Aussi, si je m'appelle Bill Smith et m'aperçois que je suis sur la liste d'interdiction de vol, dès le lendemain je vais changer de nom et me faire appeler Joe Jones, n'est-ce pas?

Évidemment, ils ne vont pas vouloir communiquer ce million de noms et faire savoir aux gens qu'ils sont sur la liste d'interdiction de vol parce qu'ils n'auront qu'à changer leurs noms, et alors à quoi servira cette liste? C'est juste une remarque, car je pense que c'est la réalité.

Beaucoup dans cette salle, croyez-le ou non — probablement 20 p. 100 des personnes dans cette salle — ont modifié leur nom par le biais d'une sorte d'adoption ou de quelque chose. Un grand pourcentage de gens changent de nom. Je tenais juste à faire cette remarque.

J'aimerais parler avec M. McNaney de ce qui suit. Premièrement, combien de personnes au Québec sont employées directement ou indirectement par les compagnies aériennes? Avez-vous ce chiffre? Je sais que c'est l'une des plus fortes concentrations au Canada.

M. Joseph Galimberti: Au Québec, certainement chez Air Canada, c'est plus de 5 000.

M. Brian Jean: D'emplois directs?

M. Joseph Galimberti: D'emplois directs. Le siège est à Montréal, à Dorval, et donc le gros de notre personnel administratif se trouve là. Nous avons également des bases de maintenance des moteurs et d'équipages pour les agents de bord et les pilotes. Donc, en sus de ceux que vous voyez à l'aéroport, tous ceux officiellement employés là, il y a une forte main-d'oeuvre que vous ne voyez pas nécessairement dans...

M. Brian Jean: Nous parlons donc probablement de 20 000 ou 30 000 emplois directs ou indirects dans la région du Québec...

M. Joseph Galimberti: Eh bien, 5 000...

M. Brian Jean: ... chez Air Transat, chez Air Canada?

M. Joseph Galimberti: Oui, si vous ajoutez les salariés d'Air Transat, basés principalement à Montréal. Je crois que l'effectif total de Transat est d'un peu plus de 5 000 employés, donc vous arrivez facilement à des dizaines de milliers, rien qu'au Québec.

M. Brian Jean: Pour la gouverne de Mme Mourani, combien de passagers de Montréal sont perdus par les compagnies aériennes au profit de Plattsburgh, de l'autre côté de la frontière? Je crois savoir que c'est un nombre assez important. Si vous prenez l'avion à Plattsburgh, vous voyez rarement une plaque d'immatriculation qui n'est pas du Québec.

M. Joseph Galimberti: Oui, c'est considérable. Pratiquement rien n'est fait pour récupérer ces passagers perdus. Selon des estimations approximatives, les passagers utilisant Plattsburgh se chiffrent par centaines de milliers, voire par millions. La meilleure façon de se faire une idée est de considérer les services qui sont mis en place. Il existe forcément là une opportunité commerciale, sinon l'on n'investirait pas des milliards de dollars dans des avions pour desservir cette localité.

M. Brian Jean: Pourrait-on dire qu'il nous incombe à nous, législateurs, d'obtenir cette fuite et de ramener ces passagers au Canada de façon à créer plus d'emplois et améliorer notre compétitivité?

M. Joseph Galimberti: Oui, absolument. Même au niveau le plus élémentaire, ces achats de billets représentent un énorme manque à gagner fiscal, indépendamment des avantages économiques. Il y aurait moyen de récupérer des espèces sonnantes et trébuchantes.

M. Brian Jean: J'en viens à ma dernière question.

Si je peux me permettre, vous et M. McNaney voyagez probablement beaucoup — monsieur Goldstein, vous aussi, j'en suis sûr — et je sais que nous recevons beaucoup de Mexicains et de Latino-Américains en Alberta qui viennent pour la chasse à l'ours et ce genre de choses. En tout cas, beaucoup de visiteurs de cette région viennent chez nous. J'ai posé la question plus tôt: quels renseignements que vous recueillez à titre de compagnie aérienne seriez-vous réticents à communiquer aux autorités policières américaines? Y a-t-il des renseignements que vous recueillez auprès de vos passagers que vous ne voudriez pas transmettre aux autorités américaines? Je parle de la police. Le projet de loi indique clairement que ce sera la police.

Quels renseignements recueillis à la frontière ne voudriez-vous pas transmettre?

M. Mike McNaney: Rien ne me vient à l'esprit immédiatement...

M. Brian Jean: Eh bien, vous en savez plus que moi. Les compagnies aériennes recueillent 26 ou 32 renseignements?

M. Mike McNaney: Il y a divers renseignements. Rien ne me vient à l'esprit. Ce sont des renseignements assez simples.

M. Brian Jean: Quelle sorte de renseignements?

M. Mike McNaney: Il y a le nom, la date de naissance, le sexe. Si une personne a un problème avec la liste d'interdiction de vol d'un pays quelconque, ou quel que soit le nom générique qu'on lui donne, et que le problème a été réglé, la personne recevra un numéro qu'elle pourra nous donner de façon à ne pas être prise dans le système de nouveau.

• (1225)

M. Brian Jean: C'est le mécanisme d'appel déjà en place. On prend note qu'il y a un recours et que la décision fait l'objet d'un appel.

M. Mike McNaney: Et que le problème a été réglé.

M. Brian Jean: Évidemment, s'il n'a pas été réglé, on peut espérer que la personne ne sera plus chez nous.

M. Mike McNaney: Encore une fois, n'oubliez pas que nous n'avons aucun accès, ni ne souhaitons l'accès, à la prise de décisions, ni aux renseignements utilisés par les autorités responsables de la sécurité lorsqu'elles prennent ces décisions.

M. Brian Jean: Monsieur Goldstein, existe-t-il des renseignements auxquels vous pourriez songer et que vous ne voudriez pas communiquer aux autorités américaines?

M. David Goldstein: Non. Encore une fois, il s'agit d'une transaction volontaire. Je m'engage sur le marché, tout comme c'est le cas lorsque je fais une demande de carte de crédit ou que je fournis d'autres types de renseignements.

Mais je vous dirais qu'il existe également un problème réciproque, du fait que Douanes Canada rend très difficile l'entrée au Canada pour certains voyageurs qui ont à leur dossier des délits mineurs, vieux de plusieurs décennies. C'est ainsi que l'on se trouve confronté à une situation sérieuse dans le cas de touristes qui veulent venir au Canada — des Américains qui ont été arrêtés pour une infraction de conduite en état d'ébriété il y a 30 ans —, mais à qui on refuse l'accès au pays. Cela nous ramène à l'idée qu'il nous faut harmoniser les politiques et les règlements et aller de l'avant.

M. Brian Jean: Le projet de loi fait-il avancer ce dossier?

M. David Goldstein: Nous croyons qu'il s'agit d'un petit pas en avant.

Le président: Merci.

Pour poursuivre dans cette même veine, j'ai des amis qui ont fait l'objet d'une accusation il y a de cela 35 ans et qui ont beaucoup de difficulté pour entrer aux États-Unis; pourtant, nous avons des exemples de personnes qui changent de nom et qui obtiennent même des emplois aux États-Unis, car il est impossible de découvrir leur réelle identité. On parle à l'heure actuelle dans l'actualité d'un cas du genre.

Nous allons maintenant faire encore un autre tour, avec quatre minutes environ pour chacun des partis.

Je vais commencer avec M. McCallum, après quoi nous passerons à Mme Mourani.

L'hon. John McCallum: Merci.

J'ai juste une question pour Mme Des Rosiers. J'aimerais vous demander, si quatre changements précis étaient apportés au projet de loi, changements que je vais vous lire, vous trouveriez le résultat acceptable.

Il me faudrait préciser que cela ne veut pas dire que nous allons nécessairement proposer ces amendements. Il s'agit d'une question davantage hypothétique.

Voici quels seraient ces changements: premièrement, que la loi canadienne exige que les passagers soient avertis des renseignements communiqués; deuxièmement, que l'ajout à la liste de tout pays autre que les États-Unis exigerait l'approbation du Parlement; troisièmement, en ce qui concerne la question de la durée d'application, que le comité soit tenu d'examiner la loi après, disons, deux ans; et, quatrièmement, que l'on demande au Commissaire à la protection de la vie privée de surveiller la situation et d'en faire régulièrement rapport au Parlement.

Il y a un cinquième changement, mais je ne pense pas qu'il puisse être intégré dans la loi. Vous avez parlé d'une entente écrite avec les États-Unis relativement à l'utilisation qui serait faite des données. Je pense qu'il s'agit davantage là d'une question de négociation; je ne sais pas si la chose serait possible.

Mais si ces quatre changements étaient apportés au projet de loi, celui-ci vous paraîtrait-il plus acceptable?

Me Nathalie Des Rosiers: De tels changements seraient certainement un pas en ce sens.

Je pense que la question de l'obtention d'assurances, ce que nous faisons tout le temps — nous demandons aux États-Unis, par exemple, qu'ils n'imposent pas la peine de mort, et ainsi de suite —, ce afin de respecter la loi canadienne, est tout à fait appropriée dans ce contexte.

Dans un contexte international, dans le cadre duquel nous voulons nous assurer qu'il y ait une possibilité d'équité pour les voyageurs — et ce dont nous parlons c'est de l'équité pour les voyageurs —, qu'il y ait un mouvement pour exiger une certaine transparence quant aux assurances de la TSA... Il me semble que ce serait là un ajout important.

L'hon. John McCallum: Merci.

Le président: Madame Mourani.

[Français]

Mme Maria Mourani: Merci, monsieur le président.

Monsieur Goldstein, je voudrais revenir à ce que vous avez dit sur Plattsburgh. Voulez-vous dire que dans l'éventualité où le projet de loi C-42 ne serait pas adopté, plus de gens iraient là-bas? Pourquoi?

M. David Goldstein: Absolument. C'est que nous perdriions le service aérien canadien.

Mme Maria Mourani: Ce serait moins long de partir de là-bas. Est-ce bien ça?

M. David Goldstein: American Airlines ou n'importe quelle autre entreprise transporterait ses passagers canadiens vers Cuba ou le Mexique. Ça ne serait plus à partir de Montréal ou d'Ottawa.

M. Desjardins vient du Nouveau-Brunswick. Nous étions avec son frère, l'été passé. Il a déménagé à Bangor, dans le Maine. Il m'a dit avoir conduit pendant cinq heures pour profiter d'un vol moins coûteux.

• (1230)

Mme Maria Mourani: Moins long et moins coûteux, n'est-ce pas?

Pourquoi les gens font-ils ça?

M. David Goldstein: Présentement?

Mme Maria Mourani: Oui, pourquoi les gens vont-ils à Plattsburgh?

M. David Goldstein: Pour nous, c'est...

Mme Maria Mourani: Est-ce que c'est lié à ADM, au fait que cet aéroport n'est pas très fonctionnel?

[Traduction]

M. David Goldstein: C'est la structure des coûts de vol au Canada qui fait que nous ne sommes pas à l'heure actuelle compétitifs.

M. Mike McNaney: Permettez-moi de répondre à votre question. Tous les renseignements sont à la disposition du public sur le site Web de Plattsburgh. Il s'agit d'un aéroport libre de dettes. On a dépensé 100 millions de dollars pour transformer la base militaire en un aéroport commercial. La piste est longue d'environ 13 500 pieds et elle est en béton; elle est inférieure d'environ 200 pieds à la plus longue piste à Pearson. Elle peut accueillir d'énormes appareils.

Sur le site Web, il est clairement indiqué que, du fait que l'aéroport soit libre de dettes grâce au financement direct versé par les gouvernements fédéral et de l'État, il peut offrir aux transporteurs aériens des redevances d'atterrissage que d'autres ne peuvent pas proposer.

[Français]

Mme Maria Mourani: Pourquoi les gens se rendent-ils là-bas plutôt que de partir de l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau? Est-ce relié au fait que ce dernier n'est pas fonctionnel?

M. Joseph Galimberti: C'est entièrement dû au coût.

[Traduction]

Le coût de Dorval, le coût de la sécurité à Dorval, le coût de l'entretien des bâtiments à Dorval, les coûts supplémentaires liés aux loyers aéroportuaires au Canada — tout cela s'ajoute. Aux États-Unis, les droits pour la sécurité sont de 2,50 \$, et au Canada, ils sont de 17 \$. Pour une famille de quatre, les droits pour la sécurité s'élevaient à environ 100 \$.

[Français]

Mme Maria Mourani: Imaginez que l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau déménage et qu'on amène des vols sur l'axe Nord-Sud. Pensez-vous que ça permettrait de récupérer la clientèle qui va à Plattsburgh?

M. Joseph Galimberti: Ça aiderait peut-être, mais il reste que le problème est entièrement dû au coût.

Mme Maria Mourani: Des infrastructures...

M. Joseph Galimberti: Si c'est moins cher à Plattsburgh, les gens vont y aller.

Mme Maria Mourani: Mais d'après ce que vous me dites, ça pourrait aider.

M. Joseph Galimberti: Peut-être un peu, mais en fin de compte, c'est une question de coût.

Mme Maria Mourani: C'est un point intéressant.

Est-ce qu'il me reste du temps, monsieur le président?

Madame Des Rosiers, d'après l'étude qu'on a réalisée sur la *no-fly list*, qu'elle soit américaine ou canadienne, les renseignements fournis sont fondés en bonne partie sur un profil racial. Est-ce que c'est exact?

Me Nathalie Des Rosiers: Certainement. C'est l'un des enjeux. En outre, l'information qui soutient l'accès à la *no-fly list*, surtout la liste américaine, est parfois obtenue au moyen de la torture. Tout le processus des listes en tant qu'instruments de protection contre le terrorisme est mis en péril. Les Nations Unies ont nommé un ombudsman pour revoir la liste. En effet, on reconnaît que le mécanisme de la liste est en lui-même problématique. Il n'a rien accompli, mais a certainement causé de sérieux problèmes, en matière de justice et d'équité, à des individus qui ne savent pas comment s'en sortir. L'information qui leur permettrait de faire valoir que leur nom ne devrait pas figurer sur la liste ne leur est pas fournie.

C'est dans ce contexte que toutes ces listes sont contestées et considérées comme un mauvais instrument. C'est notre proposition...

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Vous survolez les États-Unis depuis, quoi, 50 ans?

M. Mike McNaney: Nous n'existons que depuis 14 ans.

M. Dennis Bevington: Alors voyons ce qu'il en est pour Air Canada — la société la plus ancienne.

M. Joseph Galimberti: Oui, cela fait bien plus longtemps que cela.

M. Dennis Bevington: Est-il jamais survenu un incident à bord d'un avion survolant les États-Unis?

M. Joseph Galimberti: Vous voulez dire à bord d'un appareil canadien, un incident de sécurité? Non, il n'y a rien eu de tel.

M. Dennis Bevington: Nous ne disposons donc en réalité d'aucune évaluation de risque en la matière. Mais, chose plutôt curieuse, il est survenu, il y a tout juste un an, un incident à l'intérieur de l'espace aérien canadien, un appareil survolant le Canada ayant à son bord un passager ayant dissimulé des explosifs dans ses sous-vêtements. Est-ce exact?

• (1235)

M. Joseph Galimberti: Oui.

M. Dennis Bevington: Notre gouvernement n'a donc pas jugé, du fait de cet incident, qu'il y avait un problème quant à la vérification d'information sur les vols survolant le Canada. Or, les États-Unis, qui n'ont connu aucun incident lors de parcours de survol, souhaitent

avoir des renseignements de sécurité que nous n'avons pas communiqués par le passé et qui ne nous ont posé aucun problème.

C'est ainsi, je pense, que nous nous trouvons très clairement dans cette situation dans laquelle nous tous, autour de cette table, nous demandons ce que les États-Unis sont en train de faire, mais nous allons nous y plier. Il s'agit d'une situation illogique, mais nous sommes prêts à nous y conformer. En bons Canadiens que nous sommes, nous voulons que nos entreprises restent en activité, et nous souhaitons veiller à ce que nos compatriotes puissent se rendre au Mexique et dans les Antilles. C'est une bonne idée. Il nous faut donc en arriver à une solution qui ne récompense pas un comportement illogique et qui puisse nous offrir quelque recours à l'avenir.

Les États-Unis, dans leur note finale à leur programme Secure Flight, ont la capacité d'exempter complètement le Canada d'un devoir de communication d'information sur la base de systèmes comparables. Nous avons une situation dans laquelle le gouvernement américain refuse d'accepter notre système comme étant comparable, pour ce qui est de la sécurité, au sien. Je pense que le problème auquel nous nous trouvons confrontés est un problème de temps. Il nous faut du temps avec ce projet de loi.

Le gouvernement conservateur a choisi de traiter de la situation de la façon que l'on sait. Cela nous a tous beaucoup ennuyés. Le gouvernement a déposé le projet de loi à la dernière minute en juin, puis l'a présenté de nouveau sans nous donner suffisamment de temps pour en arriver à une décision. C'est ainsi que nous nous trouvons maintenant pris avec les options d'amendement du projet de loi que nous avons, afin que notre legs, du fait d'avoir oeuvré au projet de loi, n'en soit pas un qui entrave à jamais les Canadiens.

Voilà ce que j'avais à déclarer en la matière. Je ne souhaitais pas tirer quelque conclusion que ce soit. Je suivais dans le sillage de M. Jean, qui a étayé ce qui est en train de se passer ici. J'apprécie également les efforts du secrétaire parlementaire.

Alors nous voici lancés. Nous vous serions reconnaissants de toute suggestion que vous auriez au sujet du projet de loi et de la façon de le modifier afin de nous assurer de ne pas aller dans la mauvaise direction. Nous ne voulons pas emprunter une direction qui entraverait de manière permanente la protection de la vie privée des Canadiens.

Le président: Merci. Si vous avez des recommandations, je vous demanderais de les soumettre, ainsi que toute documentation corollaire, au président ou à la greffière du comité.

Madame Brown.

Mme Lois Brown: Merci pour tout ce que vous avez dit ici. J'estime qu'il a été très utile de faire un peu la lumière sur la question. Nous savons que les États-Unis exercent une souveraineté sur leur propre espace aérien. Il s'agit d'une décision prise par les Américains. Si nous voulons survoler leur territoire, alors c'est leur décision, et pas la nôtre.

Mais j'aimerais, monsieur Goldstein, revenir sur une chose dont vous avez parlé plus tôt. Lorsque j'examine mon rôle en tant que parlementaire, je considère qu'une partie de mon rôle est d'être tournée vers l'avenir. Je m'efforce d'éviter les situations dans lesquelles je suis obligée de réagir, mais, souvent, en matière de législation, nous réagissons à quelque chose qui est survenu dans la société.

Vous avez parlé tout à l'heure de la nécessité de tendre vers une plus grande harmonisation des mesures de sécurité, et vous avez parlé du périmètre en place dans l'Union européenne. À quoi cela ressemblerait-il si le Canada et les États-Unis avaient un périmètre sûr? Auriez-vous quelque idée là-dessus? À quoi cela ressemble-t-il en Europe? Vous avez dit que les Allemands ne se sentent pas moins allemands, ni les Français moins français. Qu'ont-ils fait que nous devrions examiner, en tant que législateurs devant être tournés vers l'avenir et proactifs, plutôt que toujours réactifs?

M. David Goldstein: Je ne voudrais pas dire que la chose est utopique, mais nous avons malheureusement raté quelques étapes qui auraient probablement pu être franchies, dans le sillage des événements du 11 septembre, pour obtenir un processus différent en ce qui concerne le périmètre de sécurité de l'Amérique du Nord.

Sans passer en revue tout l'historique, il ressort clairement de déclarations publiques, faites par nos ministres autour de la table à l'époque, qu'il se déroulait à ce moment-là au Cabinet un sain débat sur la façon dont nous allions aborder la situation tout de suite après les événements du 11 septembre. Ayant perdu cette période de temps initiale, il nous va falloir déterminer comment...

Vous savez, si une multitude de pays européens peuvent négocier des ententes multilatérales pour faire fonctionner la chose... En dépit du fait que les Balkans soient une région du monde qui ait vécu des conflits physiques aussi récemment qu'il y a 10 ou 15 ans, l'on peut toujours monter à bord d'un train au Kosovo et se rendre à Londres sans papiers. Il me paraît incroyable tout ce qui m'est imposé juste pour me rendre à Washington pour la journée.

En un sens, il y en a beaucoup qui considèrent que les Américains sont aux commandes, mais en même temps, mes collègues à Washington ont les mêmes inquiétudes. La U.S. Travel Association a les mêmes préoccupations que nous en ce qui concerne ces questions relatives à la frontière. Je pense qu'il nous faudra, au fil du temps, trouver le moyen de lancer des discussions bilatérales avec le Congrès et, franchement, avec des administrations successives, pour essayer d'améliorer la situation, sans quoi nous allons étrangler nos propres échanges et notre commerce. Le tourisme est une industrie d'exportation, et en exigeant de la documentation, en établissant des frontières de plus en plus larges et difficiles à franchir, vous vous imposez en définitive à vous-même des restrictions au commerce, comme nous le faisons avec notre plus important partenaire commercial.

Laissant de côté toutes les belles propriétés du tourisme, si nous envisageons la situation en ces termes-là, il est plus facile pour nous, ici, d'obtenir une caisse de cerises de la Californie que ce ne l'est pour un Californien, et c'est là un problème pour l'économie canadienne.

• (1240)

Mme Lois Brown: Selon vous, donc, s'agit-il ici d'un premier pas en vue de corriger certains des problèmes que nous avons créés? Et est-ce une initiative en vue de nouvelles discussions pour tenter d'atténuer certaines des difficultés auxquelles nous nous trouvons aujourd'hui confrontés?

M. David Goldstein: Toute initiative, aussi petite soit-elle, qui amène une collaboration entre les deux pays pour permettre le libre passage des personnes, et pas simplement des biens, de part et d'autre de la frontière, et à l'échelle internationale, est importante pour notre secteur sur le plan financier et est probablement importante pour notre sécurité en tant que passagers.

Le président: Merci.

Il est intéressant que vous fassiez cette observation alors qu'il y a des autorités en Amérique du Nord qui parlent d'ériger des murs autour d'elles, ce qui est fort dommage.

Nous allons faire une pause de deux minutes.

Je remercie nos témoins d'avoir été des nôtres ici aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de votre contribution, et nous espérons que vous verrez des résultats découler de votre participation ici aujourd'hui.

M'adressant maintenant aux membres du comité, j'aimerais que vous demeuriez tous ici. Nous allons avoir une courte réunion de 10 à 15 minutes afin d'établir des plans pour les réunions de comité après les heures, dont la demande a été faite par d'autres députés.

• _____ (Pause) _____

•

• (1245)

Le président: Merci, et je suis heureux de revoir tout le monde.

Lors de la dernière réunion, nous avons parlé de la tenue de séances supplémentaires pour examiner certains de nos dossiers en suspens. Je cherche conseil auprès du comité.

Je demanderais à tous les membres du comité d'examiner leur agenda et d'indiquer à Bonnie quels soirs ils seraient disponibles au cours des deux prochaines semaines. Une fois que nous saurons cela, nous tâcherons de prévoir un nombre suffisant de réunions afin que nous puissions, si nous avons le quorum, ou un nombre suffisant de personnes engagées à participer, convoquer les députés et traiter des questions. Il nous faut connaître vos disponibilités d'ici jeudi. Si nous allons commencer à inviter des témoins, il nous faut pouvoir leur donner confirmation des plages horaires.

Le budget pour le projet de loi C-42 a été distribué à tous les membres du comité. Chacun en a copie. Il couvre, en gros, le coût correspondant aux déplacements des témoins et à la tenue de vidéoconférences, selon.

Il me faudrait une motion d'adoption du budget.

M. Dennis Bevington: J'en propose l'adoption.

Le président: La motion est appuyée par M. Mayes.

Merci.

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

Le président: Bien. Voilà qui est réglé.

Je voulais également demander conseil auprès du comité au sujet du projet de loi C-511, qui est en attente de son renvoi au comité.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le président, avant qu'on passe à l'autre projet de loi, j'aimerais soulever deux points. Concernant l'horaire relatif à l'étude qu'on va entreprendre sur le bruit, je me demandais si les collègues pouvaient préciser leurs disponibilités. Je ne parle pas seulement des soirées. Ça pourrait être également à partir de 15 h 30, soit après la période des questions. Je le répète: je n'ai pas d'objection à ce que ce soit en soirée. Par contre, si nous étions parfois disponibles à partir de 15 h 30, ce serait suffisant.

Par ailleurs, il est peut-être trop tôt pour aborder cette question, mais je me demandais si nous pouvions envisager que le comité, en tout ou en partie, fasse un aller-retour pendant la même journée pour aller à Washington rencontrer certains de nos homologues américains et leur poser des questions. Je vois que deux des témoins sont de Washington. S'agit-il d'agents du département de la Sécurité intérieure, du département du Transport ou d'autres encore?

[Traduction]

Le président: Les témoins qui ont été invités sont la Liberty Coalition et l'Administration américaine. Je pense que ce que vous soulevez est une chose dont pourrait discuter le comité. Nous pourrions également organiser une vidéoconférence avec ces personnes, si le temps commence à bousculer en décembre.

Je pense que votre suggestion de 15 h 30, si cela... et la raison pour laquelle j'ai demandé à connaître les emplois du temps des gens. Des plages à partir de 15 h 30 seraient une autre possibilité que nous pourrions examiner.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: J'aurais deux suggestions précises à faire.

Premièrement, cela commence à m'inquiéter quelque peu que nous remettions sans cesse la comparution de représentants de municipalités au sujet de la question de la date limite. J'allais proposer que nous tenions une réunion spéciale, le mercredi 1^{er} décembre, par exemple, pour traiter de cela. Voilà une proposition.

La deuxième question est que je pense que ce serait peut-être une bonne idée d'entendre le ministre à un moment donné au sujet du budget des dépenses.

Le président: Merci. Il faudrait que cela se fasse le 7 décembre. Il nous faut en faire rapport le 7, alors il faudrait que cette rencontre ait lieu un jour de séance normal, le 2, ou alors dans le cadre d'une réunion à l'extérieur de la grille habituelle. Nous pourrions certainement en décider entre nous.

J'aimerais demander l'avis du comité au sujet de ceci. Bien sûr, il y a l'infrastructure, et nous avons eu l'infrastructure et la signalisation. Nous avons la situation du bruit dans les aéroports. Nous avons la question d'Air Canada Cargo, qui a été soulevée. Ce qu'il me faut savoir, c'est dans quel ordre de priorité vous aimeriez classer ces questions. Si nous allons essayer de caser ces dossiers, quels témoins devrions-nous inviter en premier?

Monsieur Guimond.

• (1250)

[Français]

M. Michel Guimond: Rappelez-vous qu'au moment d'établir la liste des travaux dans le cadre du comité directeur, nous avons parlé du maintien de certaines opérations dans les centres d'entretien d'Air Canada, du respect de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, de la compagnie Aveos, du maintien des centres d'entretien à Mississauga, Montréal et Winnipeg. Il faudrait prévoir du temps pour commencer cette étude.

[Traduction]

Le président: J'imagine que cela figurerait sur la liste. Il me faut simplement savoir quelle serait la priorité du comité. Nous allons bien sûr buter contre le délai du 16 décembre.

Monsieur Jean, puis ce sera au tour de M. Dhaliwal.

M. Brian Jean: Comme je l'ai déjà dit au comité, et M. Guimond était d'accord, ma préoccupation numéro un est que nous pour-

suivions avec les travaux du comité, les projets de loi en particulier, car nous en avons trois. En dehors de cela, je suis prêt à siéger n'importe quand, selon ce que veulent les collègues. Je pense que 15 h 30 est une merveilleuse suggestion.

Je commence à m'inquiéter de ce que le dossier de l'infrastructure soit une priorité, tout simplement parce que nous avons devant nous trois projets de loi qui attendent que nous en traitions: le projet de loi C-511, qui est, bien sûr, la loi sur l'application de mesures proactives et la responsabilité en cas de défaut de M. Volpe, et dont le gouvernement a dit qu'il serait ouvert à l'idée de l'examiner; le projet de loi C-42, dont nous sommes saisis et pour lequel il y a un délai limite; et le projet de loi C-33, un examen du transport ferroviaire, au sujet duquel je pense qu'un grand nombre de groupes d'utilisateurs vont venir frapper lourdement à nos portes.

Au départ, lorsque nous avons adopté la motion au sujet de l'infrastructure et convenu de mener cette étude, il avait été suggéré que l'on tienne deux réunions. Puis, je pense qu'un amendement du gouvernement proposait que l'on aille jusqu'à quatre. Nous avons déjà eu trois ou quatre réunions. Si nous allons tenir ces réunions, je préférerais qu'elles ne soient pas une priorité, et qu'on les tienne tout simplement à l'extérieur des cases horaires normales, au moment que vous choisirez.

Je pense que M. Guimond a raison en ce qui concerne la loi sur la participation publique. Je pense qu'il nous faut étudier cela. Il s'agit d'une question qui s'en vient, et il nous faudra peut-être en traiter immédiatement, en tant que comité ou en tant que gouvernement, alors ce serait une bonne idée d'entendre des intervenants là-dessus.

En ce qui me concerne, tant et aussi longtemps que les réunions régulières du comité sont consacrées aux projets de loi et que nous poursuivons notre travail avec les projets de loi dont nous sommes saisis, je suis ouvert aux propositions des partis de l'opposition quant aux questions qu'ils aimeraient voir examiner en priorité.

Le président: Je pense, juste pour que les choses soient claires, que Mr McCallum a suggéré le mercredi 1^{er} décembre, qui n'est pas un jour de séance du comité.

Encore une fois, il me faudrait entendre tout le monde pour savoir si tous sont d'accord. Si tout le monde est d'accord, alors essayons tout de suite d'établir la liste des témoins pour le 1^{er} décembre.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Dans la foulée de ce que M. Jean vient de suggérer, en tant que secrétaire parlementaire, il pourrait peut-être passer la commande aux fonctionnaires du ministère. On pourrait obtenir une rencontre d'une heure ou un breffage de la part des fonctionnaires de Transports Canada pour connaître leur interprétation de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

De toute évidence, Air Canada a une opinion qui, en tout cas selon nous, n'est pas conforme à la loi. C'est pourquoi j'aimerais que les fonctionnaires viennent nous dire ce qu'ils en pensent. Puis, si les fonctionnaires nous donnent raison, on demandera au ministre de faire des représentations auprès d'Air Canada.

Ce n'est pas une mince affaire. On parle de plus de 4 500 emplois dans les trois provinces concernées, des emplois directs et bien rémunérés. Aucune de ces personnes ne travaille au salaire minimum. Avec les emplois indirects que cela génère, sous-traitants ou autres, on parle de 23 000 emplois au Canada.

Cela risque d'être transféré au Salvador et il y a des équivalents aussi au Costa Rica. Ne pensez pas que je fais montre de racisme à l'endroit des Salvadoriens, mais je pense que les emplois qu'on a au Québec et au Canada devraient être maintenus chez nous.

• (1255)

[Traduction]

Le président: Juste avant de donner la parole à M. Bevington, puis-je demander aux membres du comité de donner leur réponse à Bonnie d'ici la fin de la journée ou demain midi au plus tard, et nous pourrions alors prévoir une séance le 1^{er} décembre à 15 h 30, ou 17 h 30 ou autre, selon ce qui collerait.

Comme je l'ai déjà dit, si tous les membres du comité ne peuvent pas être présents, mais si nous avons le quorum, je pense que je convoquerais malgré tout à regret la réunion, afin que nous puissions lancer le processus. Je vous prie de garder cela à l'esprit.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Le 1^{er} décembre à 15 h 30 me conviendrait, mais je ne pourrais définitivement pas participer à une réunion en soirée. Les jeudis vont être difficiles pour tout le monde ici. Les jeudis soirs, je suppose, n'ont pas été envisagés, mais s'ils l'étaient... Je pense que la soirée du jeudi serait un bon moment. Je recommanderais cette plage horaire là.

Je suis d'accord avec M. Guimond; nous avons discuté de ce dossier et nous souhaitions convoquer les compagnies aériennes pour en parler. Il me semble qu'il nous faudrait également déterminer combien de témoins il nous faudrait entendre au sujet du projet de loi C-42 et s'il nous sera possible d'atteindre nos objectifs en la matière dans un délai raisonnable.

Je sais que cela réjouit probablement M. Jean, mais cela ne m'ennuie pas de lui faire plaisir à l'occasion.

Le président: Pour la gouverne de toutes les personnes qui ont fourni des noms de témoins à inviter, nous en sommes rendus aux cinq que nous n'avons pas invités. Nous avons, en gros, dit aux gens que nous contactons que nous avons un échéancier, en les invitant à s'engager s'ils le peuvent, et s'ils ne le peuvent pas, alors ils ont la possibilité d'envoyer un mémoire écrit au comité.

M. Dennis Bevington: J'aimerais également vous soumettre, monsieur le président, qu'il vous faudra du temps pour les amendements au projet de loi. Il faudra au moins une séance pour les amendements. Il en sera, bien sûr, déposé un certain nombre.

Le président: Oui.

Je demanderais également au comité — la chose a été soulevée par M. Guimond — que, si nous voulons entendre le ministre au sujet du budget des dépenses, il faut que cela se fasse d'ici le 2 décembre.

Une voix: Il faut que cela se fasse d'ici le 2 décembre?

Le président: Il faut que cela se fasse d'ici le 2 décembre, afin que nous puissions en faire rapport après la fin de semaine.

Primo, il nous faut une entente pour faire cela; et, deuxio, il nous faut être bien certains que... Le ministre devrait venir; je pense qu'il est important, bien évidemment, qu'il soit ici pour le budget des dépenses.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je pense que, maintenant que nous avons une certaine marge de manœuvre en ce qui concerne le calendrier, le ministre pourra probablement trouver une plage de disponibilité qui

nous convienne à tous. Je pense que l'idée de siéger à 15 h 30 est excellente.

Je tiens cependant à m'assurer qu'en ce qui concerne cette réunion du 1^{er} décembre — encore une fois, je n'essaie pas d'éviter la chose, mais je ne vois pas ce que nous pourrions retirer de plus de l'étude sur l'infrastructure. Nous nous sommes penchés sur la question pendant trois ou quatre réunions. Je ne suis pas en train de dire que ce n'est pas la bonne chose à étudier. Je comprends pourquoi l'opposition souhaite étudier cela, mais les choses ne vont pas changer d'ici la fin du mois de décembre ou d'ici février, pour ce qui est de la position du gouvernement. Les histoires des gens qui fournissent des informations ne vont pas changer.

Ma plus grosse préoccupation est la suivante. L'opposition voulait deux réunions, et nous en avons déjà eu trois ou quatre. Je n'essaie pas de limiter le nombre de réunions, mais nous avons la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui est un gros dossier que veut examiner M. Guimond et, bien franchement, je pense que ce serait bon qu'on l'étudie. Nous avons la question du bruit des aéroports que nous voulons étudier. Nous avons un certain nombre de questions qui ont émergé. Je tiens simplement à m'assurer que l'infrastructure ne va pas être la priorité dont nous allons traiter le 1^{er} décembre, car je ne pense pas que nous apprenions quoi que ce soit de nouveau. Si les témoins allaient nous livrer quelque chose de fantastique et de nouveau, alors ce serait formidable, mais ils vont faire état d'exactlyement les mêmes choses qu'on a entendues jusqu'ici, et nous y avons déjà consacré quatre réunions.

J'aimerais que nous traitions de la question du bruit des aéroports, car cela a été mis de l'avant. J'aimerais également que nous traitions de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, avant que nous ne traitions de la question de l'infrastructure. Si donc vous voulez prévoir trois ou quatre réunions la semaine prochaine, cela me conviendrait, et nous pourrions ensuite nous occuper de l'infrastructure.

Mon propos est que nous avons la question du bruit des aéroports. Nous avons la LPPCAC, et nous avons encore d'autres questions dont il nous faut traiter dans le cadre de ces réunions spéciales. Traitons de ces dossiers-là.

• (1300)

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je ne pense pas que nous ayons eu quatre réunions, et nous n'avons eu aucune réunion à laquelle étaient convoqués des représentants municipaux touchés par ce délai, et c'est ce que nous voulons faire. Je pense que tous les partis d'opposition s'entendent là-dessus. J'ai demandé une seule réunion: celle du 1^{er} décembre. Nous voulons entendre différents maires.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je ne pense pas que ce soit ce que disait la motion, pour commencer, mais nous avons eu trois ou quatre réunions — quatre, d'après ce qu'a dit le président. Nous avons eu quatre réunions en l'espace de — je pense que nous avons eu un total de neuf réunions jusqu'ici. Nous avons consacré la moitié du temps du comité à une question qui ne va pas changer. Nous n'avons pas entendu de municipalités, mais il y a combien de municipalités au pays?

L'hon. John McCallum: Nous ne sommes pas d'accord là-dessus. S'il n'y a pas consensus, alors il serait peut-être préférable que je propose une motion.

M. Brian Jean: Monsieur le président, je pensais avoir la parole. Il me faut être clair: nous avons entendu des organisations municipales représentant toutes les collectivités du Québec, je pense de l'Ontario, ainsi que du Manitoba. Nous avons entendu différentes opinions. Je ne vois pas quels nouveaux renseignements vont nous être soumis. Je ne sais tout simplement pas quelles autres informations vont nous être présentées. S'il est des municipalités qui ont des préoccupations dont elles veulent nous faire part, pourquoi ne le feraient-elles pas par écrit? Elles ont cette possibilité. Nous pourrions peut-être alors voir s'il y a de nouvelles données.

Mais il y a le dossier du bruit. Nous avons la LPPCAC, qui concerne 4 500 employés et 20 000 emplois indirects. Je pense que ce sont de ces questions qu'il nous faut traiter aujourd'hui, tandis que la question de la date limite pour le programme d'infrastructure ne va pas changer d'ici mars.

L'hon. John McCallum: Il est clair que les conservateurs ne sont pas heureux d'entendre des maires venir expliquer l'incidence catastrophique qu'aura cette date limite sur leur ville. Alors je ne suis pas surpris. Je pense que nous apprendrons beaucoup de choses dans le cadre de cette seule séance. Mais s'il n'y a pas consensus, monsieur le président, peut-être que je proposerai une motion, et nous verrons alors quelle est la volonté du comité.

Le président: Je pense que ce serait sans doute là la meilleure approche. Si je me souviens bien, la motion originale proposée demandait que des organisations provinciales et municipales se représentent elles-mêmes, simplement parce que nous ne... À l'époque, il y avait des élections en cours dans certaines provinces. Je pense qu'une motion serait sans doute la meilleure approche.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais simplement faire savoir à M. McCallum que je ne m'oppose pas du tout à la réunion. Tout ce que je dis est qu'il demande une réunion le 1^{er} décembre, dans à peine une semaine, et que nous avons d'autres dossiers qui sont vraiment pressants. Si nous voulons avoir trois réunions dans une seule et même semaine, nous pourrions probablement couvrir la question du bruit dans l'une, la LPPCAC dans une autre, puis l'infrastructure dans une autre, ou peut-être même étaler cela sur une période de deux semaines.

Je suggérerais simplement qu'étant donné qu'on nous a demandé de choisir nos priorités, et que nous avons déjà eu quatre réunions consacrées à l'infrastructure, nous traitons du dossier du bruit et de la question de la LPPCAC, pour nous occuper ensuite du dossier de l'infrastructure. Voilà quelle est ma suggestion. Je ne suis pas en train de dire que nous ne devrions pas...

Le président: Je pense, avant que de tourner en rond trop de fois...

M. Dhaliwal a un commentaire, après quoi je ferai une suggestion quant à ce que nous devrions faire.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président, de me donner l'occasion d'intervenir.

D'après ma façon de voir les choses, et comme l'a indiqué M. Jean, le bruit est un sujet de préoccupation dans ma partie du monde, mais il est là depuis de nombreux mois, de nombreuses années. J'en ai parlé avec les gens dans la région de Vancouver, et ils sont prêts à venir témoigner dans la nouvelle année.

Pour l'instant, si l'on regarde la date limite du 31 mars, ce délai approche et il y a de nombreuses municipalités qui sont peut-être en train de se bousculer. Je pense donc que c'est une bonne idée de prévoir une réunion là-dessus maintenant, comme l'a dit M. McCallum... parce que nous ne pouvons pas prendre de décisions hypothétiques ou imaginaires ici, monsieur Jean. Comme vous l'avez dit, cela ne va rien changer. La seule façon de faire changer les choses c'est en écoutant les gens, en entendant ce qu'ils ont à dire.

Monsieur le président, je proposerais que nous accédions à la demande de M. McCallum, car il a toujours été un homme très raisonnable et j'estime qu'il s'agit d'une demande très raisonnable.

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous avons déjà dépassé l'heure à laquelle nous pensions, au départ, boucler la réunion. Nous sommes en train de perdre des membres du comité et voici que se dessine la possibilité d'un débat sur une motion visant un élément particulier des travaux futurs.

Je ne suis pas convaincu que ce soit pratique, alors je vais proposer la levée de la séance.

● (1305)

Le président: Vous pouvez faire cela.

Je pense que ce que je vais demander aux membres du comité de faire est de nous soumettre leurs disponibilités et leurs priorités quant à ce qu'ils aimeraient nous voir étudier, et nous prendrons alors la décision et commencerons à faire les préparatifs requis.

Cela vous convient-il?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien. Merci.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

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

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

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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