



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 037 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 30 novembre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 30 novembre 2010

• (1105)

[Traduction]

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

Bonjour, tout le monde. Je vous souhaite la bienvenue à la 37^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. À l'ordre du jour, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 octobre 2010, nous examinons le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Nous accueillons aujourd'hui plusieurs témoins. De l'Université d'Ottawa, nous avons M. Mark Salter; du Conseil canadien en relations islamo-américaines, Ihsaan Gardee et Khalid Elgazzar; de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Toby Lennox; et par téléconférence de San Francisco, que j'espère baigné d'un soleil radieux, M. Edward Hasbrouck, de la Liberty Coalition.

Nous entendez-vous bien, monsieur Hasbrouck?

M. Edward Hasbrouck (expert des données des compagnies aériennes concernant les réservations, The Liberty Coalition): Oui, monsieur. Je vous remercie.

Le président: Merci.

Je vais donner un bref aperçu de notre façon de procéder. Les témoins qui sont ici, de même que M. Hasbrouck, présenteront des exposés de sept à dix minutes, après quoi les membres du comité leur poseront des questions.

Je ne sais pas qui veut commencer.

Monsieur Salter, voulez-vous donner le coup de départ? Merci. La parole est à vous.

M. Mark Salter (professeur agrégé, École d'études politiques, Université d'Ottawa): Je voudrais tout d'abord remercier le comité d'avoir organisé cette audience et de m'avoir invité.

[Français]

Je vais faire ma présentation en anglais, mais je pourrai répondre aux questions en français.

[Traduction]

Du moins, je l'espère.

Je voudrais mettre en évidence deux aspects du projet de loi dont le comité est saisi. Le premier est le fait que nous avons affaire à deux sortes de données ainsi qu'à leur destination: l'IPV et le DP. L'IPV, c'est l'information préalable sur les voyageurs, c'est-à-dire les renseignements qui figurent ordinairement sur le passeport: le nom, la date de naissance et le sexe.

Toutefois, le DP, ou dossier passager, que les compagnies aériennes seraient tenues de communiquer si le projet de loi est adopté, va beaucoup plus loin. Le DP était à l'origine un système commercial conçu par les compagnies aériennes pour faciliter les voyages. Il contient non seulement le nom et l'identité, mais aussi

des renseignements sur le paiement, comme les détails de la carte de crédit, les contacts, comme le numéro de téléphone ou l'adresse du domicile, les programmes de grands voyageurs et, dans certains cas, l'âge si le passager est jeune ou âgé, les préférences relatives aux repas ou aux sièges et les instructions spéciales. Le dossier contient en outre des cases vierges dans lesquelles les compagnies aériennes et les agences de voyages peuvent inscrire n'importe quoi.

Les gouvernements veulent mettre la main sur ces renseignements pour être en mesure de créer des profils de passagers tant sûrs que risqués. La recherche montre clairement qu'aux États-Unis et au Royaume-Uni, des organismes gouvernementaux cherchent à recueillir autant de données que possible sur les voyageurs. Des organismes tels que l'Agence britannique des services frontaliers essaient de mettre au point des algorithmes hautement complexes pouvant prédire non quels individus peuvent être dangereux, mais quels genres d'itinéraires sont les plus risqués.

Par exemple, si un citoyen canadien est averti d'un décès ou d'une maladie dans la famille et qu'il se précipite à l'aéroport d'Ottawa, sans bagages, pour acheter un billet à destination de la Colombie en le payant en espèces, son profil sera considéré comme risqué par réaction à l'affaire du « terroriste au sous-vêtement piégé » ou de Richard Reid qui, lui aussi, était arrivé à l'aéroport sans bagages et avait payé en espèces son billet pour une destination lointaine.

Ce qui m'inquiète au sujet de ce projet de loi particulier, c'est que les données n'iront pas seulement aux pays de destination. Elles pourraient aussi être communiquées à tous les États que l'avion peut survoler. À mon avis, c'est là que réside le principal changement apporté par cette mesure législative, un changement qui m'inquiète beaucoup.

Les vols qui empruntent les routes polaires entre Vancouver et Hong Kong survolent la Russie et la Chine. Estimons-nous que ce sont là des destinations raisonnables pour le dossier passager des citoyens canadiens? Les vols à destination de la Colombie ou du Brésil doivent survoler un grand nombre de pays d'Amérique latine. Les vols à destination de Doubaï passent par-dessus la plupart des pays d'Europe et un certain nombre de pays du Moyen-Orient. Le gouvernement du Canada est-il persuadé que les pays de destination des données peuvent leur assurer une protection adéquate? Est-ce qu'Air Canada et d'autres compagnies aériennes ont la même conviction?

Je crois savoir que l'un des buts de ce projet de loi est de soustraire Air Canada aux exigences de la LPRPDE afin de lui permettre de communiquer ces renseignements. Ce qui m'inquiète, c'est que ni le gouvernement ni d'autres organismes n'ont prévu de protéger les données qui iront maintenant à l'étranger.

Je suis très encouragé par le caractère sérieux et complexe du débat qui se tient à la Chambre des communes sur ce projet de loi, mais, sans vouloir contredire le secrétaire parlementaire du ministre de la Sécurité publique, je dois mentionner qu'il a parlé le 19 octobre de l'appui de l'American Civil Liberties Union, ou ACLU, au Secure Flight Program des États-Unis. Je suppose, d'après mes propres recherches, qu'il faisait allusion à un communiqué de 2005 qui parlait très particulièrement d'un changement apporté au programme cette année-là lorsqu'il avait été décidé de ne pas utiliser des services commerciaux pour le traitement des données tirées du DP. Je dois signaler que l'ACLU a depuis changé sa position et n'appuie plus le Secure Flight Program comme on l'a laissé entendre le 19 octobre.

• (1110)

L'ACLU a estimé — comme nous le ferions tous, je crois — que la liste d'interdiction de vol du programme n'était au mieux qu'un instrument assez grossier. À notre connaissance, la liste américaine compte plus d'un million de noms. Le Secure Flight Program compare automatiquement les noms provenant des données IPV aux multiples listes de surveillance.

Je suis inquiet parce que le DP contient beaucoup de renseignements sans rapport avec le sujet. Il ajoute un coût important sans présenter un avantage réel sur le plan de la sécurité.

Je voudrais vous présenter trois arguments en conclusion.

Premièrement, je crois qu'il est dangereux de sacrifier notre vie privée et nos libertés dans le vain espoir de réduire les risques à zéro ou d'aspirer à une sécurité parfaite. Cette mesure particulière n'assure aucune sécurité supplémentaire au secteur du transport aérien tout en alourdissant le fardeau des citoyens canadiens qui voyagent en avion.

Deuxièmement, le Canada a établi une norme mondiale d'un niveau élevé au chapitre de l'utilisation du DP, particulièrement dans le cadre de l'accord Canada-États-Unis concernant le DP. Cet accord est applaudi par les autorités canadiennes et européennes de protection des données parce qu'il prescrit des délais précis pour la destruction des données et qu'il limite leur utilisation et surtout leur individualisation. L'information est banalisée, ce qui permet aux services de sécurité de constituer des profils sans les relier à des personnes particulières. Ces caractéristiques font maintenant partie des normes à respecter dans les traités internationaux relatifs au DP. Or nous nous écartons de cette norme élevée en adoptant ce projet de loi.

Troisièmement, l'utilisation des données commerciales créées par les compagnies aériennes à leur propre usage constitue un risque évident pour la vie privée sans comporter d'avantages clairs. Il n'y a pas de réciprocité parmi les autres pays. Nous ne faisons que rendre les Canadiens plus vulnérables aux services de sécurité d'autres pays qui n'ont peut-être pas des lois et des engagements aussi rigoureux que ceux du Canada envers la protection de la vie privée et des renseignements personnels.

Les données canadiennes ne devraient pas être à la portée de régimes paranoïaques dont une compagnie aérienne aura choisi de survoler le territoire. Le changement proposé autorisant la communication des données aux États survolés augmente la vulnérabilité des données canadiennes sans prévoir des recours ou des appels.

Nous pouvons supposer que les citoyens qui se rendent dans un pays particulier savent qu'ils consentent à la communication de leurs données. Ils savent qu'ils doivent se plier à un processus de visa ainsi qu'à un processus frontalier dans le cadre desquels leurs données sont évaluées. Toutefois, les Canadiens n'ont aucun moyen de savoir

lesquels parmi les pays qu'ils ont survolés obtiendront leurs données, ce qu'il adviendra de ces données ni comment faire appel contre leur utilisation. Je crois que c'est un changement dangereux dont le coût est évident, mais qui n'offre aucun avantage.

Je vous remercie encore de l'occasion que vous m'avez donnée. Je suis maintenant disposé à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup.

Qui est le suivant?

Allez-y, monsieur, je vous prie.

M. Ihsaan Gardee (directeur exécutif, Le conseil canadien en relations islamo-américaines): Bonjour.

Je voudrais remercier le comité de nous avoir invités à comparaître aujourd'hui au sujet du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique. Je suis accompagné de Khalid Elgazzar, membre du conseil d'administration du Conseil canadien en relations islamo-américaines, ou CAIR-CAN. Le CAIR-CAN est une organisation nationale de la base à but non lucratif qui continue à travailler, comme elle l'a fait depuis plus de 10 ans, pour habiliter les musulmans canadiens dans les domaines des droits de la personne, des libertés civiles, de l'éducation, de la communication et de la défense des droits.

Depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001, le Canada accorde à juste titre une plus grande importance à la sécurité du public ainsi qu'à la sécurité nationale. Toutefois, il est arrivé que ces mesures aient été mises en œuvre au détriment des droits élémentaires de la personne et du droit à la vie privée.

Pour des raisons que nous aborderons dans quelques instants, de nombreux musulmans canadiens ont des préoccupations particulières parce que l'introduction de nouveaux régimes de sécurité semble avoir des répercussions disproportionnées sur les membres de nos communautés.

À première vue, le projet de loi C-42, semble inoffensif. Il ne comporte que deux paragraphes ayant un seul objet: permettre aux compagnies aériennes qui survolent un pays étranger de lui communiquer certains renseignements exigés par ses lois, ce qui est actuellement interdit en vertu de la législation canadienne sur la protection des renseignements personnels.

Toutefois, à notre avis, le projet de loi C-42, soulève un certain nombre de sérieuses préoccupations auxquelles, nous l'espérons, le comité et le Parlement vont remédier. Les principales préoccupations sont dues aux effets possibles du Secure Flight Program des États-Unis sur la souveraineté canadienne ainsi que sur la protection des renseignements personnels et des droits de la personne de ses citoyens. Nous avons été témoins dans le passé de situations dans lesquelles l'absence de contrôles, de réserves et de protection relativement aux renseignements communiqués aux États-Unis ont eu des conséquences désastreuses sur la vie et les moyens d'existence de citoyens canadiens.

Enfin, nous sommes inquiets de constater que le système que les compagnies aériennes devront alimenter en information en vertu du projet de loi C-42, ne comporte pas des recours adéquats en cas d'erreurs ou d'abus.

Pour ce qui est des effets possibles sur la souveraineté, le projet de loi C-42,, dans sa forme actuelle, enlèvera de facto au Canada le droit de déterminer qui peut ou ne peut pas voyager au départ ou à destination de ce pays. D'après un document interne du ministère de la Sécurité publique, obtenu en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et rendu public en janvier dernier: Il est possible que les Canadiens survolant les États-Unis se voient interdire l'embarquement sur la base de listes américaines d'interdiction de vol établies à un moment où les États-Unis avaient une tolérance moindre du risque.

Cela revient à dire essentiellement que de nombreux Canadiens qui souhaitent ou doivent voyager à des fins personnelles ou professionnelles ou dans des situations d'urgence ne pourront le faire qu'avec l'autorisation expresse d'un État étranger, c'est-à-dire les États-Unis. La souveraineté américaine, qui s'étend à l'espace aérien des États-Unis en vertu du droit international, permet à Washington de mettre en œuvre son Secure Flight Program. Toutefois, le rôle du gouvernement du Canada est ou devrait être essentiellement de tout faire pour protéger les droits des citoyens canadiens.

En ce qui concerne les effets possibles sur la protection des renseignements personnels et des droits de la personne, le CAIR-CAN craint, à part la question de la souveraineté, le peu de considération que le projet de loi accorde à la protection des renseignements personnels et aux violations possibles des droits de la personne.

Sous le régime du projet de loi C-42,, les compagnies aériennes survolant le territoire américain seraient obligées de communiquer des renseignements personnels au gouvernement des États-Unis, ce qui est actuellement interdit par la LPRPDE. Et cela se fera sans aucune garantie de ce que les États-Unis feront de ces renseignements, ce qui leur permettra de s'en servir à leur gré et de les communiquer à d'autres. Ces préoccupations sont partagées par des responsables du ministère de la Sécurité publique, comme en témoignent les documents obtenus en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

Comme nous l'ont révélé des cas comme celui de Maher Arar, la communication incontrôlée de l'information sans sauvegardes et sans mécanismes adéquats de recours peut avoir des conséquences désastreuses et irréversibles. Compte tenu du prix payé par des Canadiens tels que M. Arar, qui a beaucoup souffert par suite de la communication abusive de renseignements à des gouvernements étrangers, il est impératif que le Parlement fasse tout son possible pour atténuer les effets possibles des abus pouvant être commis par des pays tiers, dont certains, comme nous le savons, ne partagent pas au même degré le respect du Canada pour les droits de la personne et les libertés civiles.

Enfin, pour ce qui est d'un système adéquat de recours, comme le suggère l'évaluation des incidences sur la vie privée réalisée par le département américain de la Sécurité intérieure lui-même, les renseignements recueillis peuvent être communiqués et utilisés à des fins autres que la sûreté aérienne, par exemple pour l'immigration et l'application de la loi.

Il y a lieu de noter que les compagnies aériennes seront tenues de fournir au département américain de la Sécurité intérieure non seulement des renseignements de base — date de naissance, nom et sexe —, mais aussi tout renseignement disponible sur les passagers, y compris le choix de repas, le passeport et les itinéraires. Cela peut ouvrir la porte au profilage racial ou religieux.

• (1115)

Les experts du domaine de la sécurité estiment que le profilage racial et religieux est tout simplement inefficace et n'améliore en rien notre sécurité. En l'absence d'ententes ou d'assurances permettant de

prévenir ce genre d'abus, cette situation peut intensifier les craintes ressenties par les communautés pouvant être ciblées, c'est-à-dire les Arabes et les musulmans.

Le mandat du projet de recherche-action et d'information de la Coalition internationale pour la surveillance des libertés civiles est de documenter les effets des listes d'interdiction de vol, y compris ce qu'on appelle les faux positifs. La coalition a noté que « beaucoup des voyageurs qui ont été retardés sont des membres des communautés musulmanes ou du Moyen-Orient ». De plus, l'inefficacité du mécanisme de recours TRIP du département américain de la Sécurité intérieure est reconnue dans un rapport daté de 2009 de l'inspecteur général du département, qui a confirmé que, dans la plupart des cas, le mécanisme n'a pas fait grand-chose pour améliorer la situation des victimes de faux positifs ou de mauvaise identification.

L'absence d'un système sérieux de recours contre le contenu des listes de surveillance sur lesquelles doit se fonder le Secure Flight Program est illustrée aujourd'hui par la situation de citoyens tels qu'Adil Charkaoui et Abdullah Almalki. Même si les commissions d'enquête et les tribunaux canadiens ont jugé qu'ils ne constituent pas un risque pour la sécurité nationale du Canada, ces deux citoyens ne peuvent pas prendre l'avion parce que leur nom figure sur les listes de surveillance américaines.

En conclusion, les musulmans canadiens restent absolument déterminés, tout comme leurs concitoyens, à trouver l'équilibre nécessaire entre la sécurité du public et la sécurité nationale de notre pays et de ses alliés, d'une part, et la protection de la souveraineté du Canada ainsi que des précieux droits à la vie privée et droits de la personne de ses citoyens, de l'autre.

Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de présenter nos observations sur le projet de loi. Nous serions heureux de répondre maintenant à vos questions.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup.

À vous, monsieur Lennox.

M. Toby Lennox (vice-président, Affaires générales et communications, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto): Bonjour.

[Français]

Ma présentation sera en anglais, mais vous pourrez me poser vos questions en français.

[Traduction]

Je m'appelle Toby Lennox. Je suis vice-président aux Affaires générales et aux Communications à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Je voudrais d'abord vous remercier de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant le comité aujourd'hui pour vous présenter notre point de vue sur le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Comme beaucoup d'entre vous le savent, l'AAGT est une société privée à but non lucratif qui exploite l'Aéroport international Pearson de Toronto, le plus grand du Canada. Toronto-Pearson est une vraie porte d'entrée mondiale reliant notre pays au reste du monde. Nous accueillons près d'un tiers du trafic aérien et environ 50 p. 100 de l'ensemble du fret aérien du Canada. Cette activité met en évidence le rôle de Toronto-Pearson comme moteur économique essentiel du sud de l'Ontario et, en fait, de tout le Canada. Nous générons chaque année des milliers d'emplois et des millions de dollars de production, de salaires et d'impôts.

Dans le passé, monsieur le président, j'ai comparu devant votre comité comme porte-parole tant de Toronto-Pearson que de la communauté des aéroports du Canada. Dans tous les cas, le message que nous avons transmis, c'est que la sûreté aérienne revêt une importance critique pour nous. La sécurité des cieux d'Amérique du Nord et du système mondial de transport aérien a de profondes répercussions sur les opérations et la santé financière de Toronto-Pearson ainsi que sur l'ensemble des intérêts économiques et sociaux du Canada. C'est pour cette raison que nous nous présentons devant vous aujourd'hui.

Même si les aéroports canadiens n'interviennent pas dans l'élaboration ou la tenue des listes d'interdiction de vol, même si nous ne recueillons, ne détenons et ne transmettons pas de renseignements personnels mentionnés dans le projet de loi C-42, nous appuyons aussi bien votre examen de ce projet de loi que son adoption. Nous croyons que cette mesure législative est compatible avec le droit international, qui établit explicitement le droit de tout pays de réglementer les transporteurs étrangers qui pénètrent dans son espace aérien. De plus, nous reconnaissons l'importance du projet de loi pour deux raisons.

Premièrement, comme nous l'ont dit les clients des compagnies aériennes canadiennes, l'inaction dans ce domaine occasionnerait d'importantes difficultés opérationnelles pour les transporteurs. À leur tour, ces difficultés créeraient des problèmes plus importants qui réduiraient le choix des routes, les services et l'accès pour les voyageurs canadiens.

Les liaisons aériennes ont beaucoup contribué à l'édification du Canada. Un grand nombre des vols qui partent de Toronto-Pearson tous les jours doivent survoler les États-Unis. Si ce projet de loi n'est pas adopté, les services aériens qui survolent actuellement le territoire américain — par exemple, les vols à destination de l'Amérique du Sud et des Antilles — ne seraient plus possibles. Pour les vols en partance du Canada, il n'est tout simplement pas rentable ni même possible, dans certains cas, de contourner l'espace aérien des États-Unis. Les répercussions sur les passagers des transporteurs canadiens et les incidences négatives qui en résulteraient pour l'économie sont des motifs impérieux qui militent en faveur de l'adoption du projet de loi C-42,

La seconde raison pour laquelle nous appuyons cette mesure est que nous croyons qu'elle renforce d'une façon générale la sûreté aérienne dans le monde. Comme nous en avons parlé devant le comité auparavant, Toronto-Pearson estime que nous devons collectivement trouver de meilleurs moyens holistiques d'identifier, d'évaluer et d'atténuer les menaces à la sécurité. L'une des principales initiatives opérationnelles que nous appuyons est le renforcement de la collaboration et de l'échange de renseignements. Si nous avons appris quelque chose de l'attentat avorté contre des avions cargo émanant du Yémen et des événements du 25 décembre dernier, c'est que le renseignement constitue l'une de nos meilleures défenses contre les menaces à la sécurité. Le projet de loi C-42, est, pour les transporteurs aériens canadiens, un moyen de collaborer avec nos voisins américains pour identifier, déceler et déjouer les menaces terroristes.

Lors de la discussion des questions touchant la sûreté aérienne, nous croyons qu'il est important de centrer la discussion non sur des aéroports ni même des pays particuliers, mais plutôt sur les menaces communes que notre continent doit affronter. Nous appuyons les efforts que continuent de déployer les gouvernements du Canada et des États-Unis pour faire face aux menaces communes de terrorisme tout en assurant la libre circulation des voyageurs et des marchandises à la frontière.

Monsieur le président, la plupart des gens conviendront que l'aviation est confrontée à des menaces réelles. Nous prenons ces menaces très au sérieux parce que nous savons qu'un incident touchant la sécurité à notre aéroport peut avoir de désastreuses conséquences économiques. Ces conséquences s'étendraient à coup sûr au-delà des limites du Grand Toronto et pourraient être ressenties pendant des années. Nous ne pouvons pas nous permettre de réagir aux événements. Nous aimerions être sûrs que les lois et les politiques canadiennes touchant la sécurité sont élaborées dans une perspective stratégique proactive.

Nous croyons que le gouvernement devrait adopter des orientations pouvant renforcer l'efficacité et la coordination de la sûreté aérienne. Dans cette optique, le projet de loi C-42, est au moins un pas dans la bonne direction. Nous insistons sur le fait que cette mesure ne représente qu'un pas dans le cadre d'une approche plus globale de la sûreté aérienne.

Nous avons pris note des préoccupations que certains ont exprimées au sujet de la protection des renseignements personnels une fois que cette modification aura été mise en œuvre. De plus, nous félicitons le comité pour les mesures qu'il a prises afin de favoriser un débat ouvert sur les avantages du projet de loi.

• (1125)

Nous croyons qu'il est important de protéger les droits civils des Canadiens et convenons, à ce titre, que l'information recueillie et communiquée à des gouvernements étrangers doit être traitée avec soin et uniquement utilisée aux fins déclarées liées à la sûreté aérienne.

En conclusion, Toronto-Pearson considère que la sécurité des passagers et des transporteurs aériens doit primer. C'est un élément essentiel de tout ce que nous faisons. Nous travaillons avec diligence de concert avec d'autres intervenants pour veiller à ce que le programme canadien de sûreté aérienne soit holistique, intégré et de calibre mondial.

Nous encourageons le comité à appuyer le projet de loi C-42, pour que cette importante modification soit adoptée et permette d'appuyer les efforts globaux de lutte contre les menaces terroristes dans le système d'aviation de l'Amérique du Nord. Le projet de loi permettra aux transporteurs aériens de continuer à survoler l'espace aérien américain, ce qui est essentiel à leurs opérations ainsi qu'au potentiel de développement économique de la région métropolitaine de Toronto et de l'ensemble du Canada.

Je serais heureux de répondre à toute question que le comité voudrait poser, aussi bien au cours de cette séance qu'à un autre moment.

Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Hasbrouck, si vous pouvez encore nous entendre, je vous prie de présenter maintenant votre exposé.

[Français]

M. Edward Hasbrouck: Bonjour et merci. Je vous demande pardon pour mon français très limité.

[Traduction]

Je regrette de ne pas être avec vous à Ottawa, mais je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion de vous présenter un point de vue américain dans le cadre de vos délibérations.

Je vous parle au nom de la Liberty Coalition, qui coordonne les activités de politique publique touchant les libertés civiles et les droits fondamentaux de concert avec plus de 80 organisations partenaires représentant tout l'éventail des orientations politiques. La Liberty Coalition ne parle cependant pas au nom de ces organisations. Le témoignage que je présente aujourd'hui ne reflète donc la position d'aucun partenaire particulier de la coalition.

Ma compétence particulière en matière de données de réservations aériennes découle de plus de 15 ans d'expérience des dossiers passagers, ou DP, dans l'industrie touristique et, plus récemment, à titre de journaliste d'enquête et d'activiste participant à l'Identity Project, qui fait des recherches et réunit de la documentation tant sur l'information recueillie au sujet des voyageurs que sur l'utilisation de cette information par le gouvernement et les entités privées des États-Unis.

Le gouvernement américain — c'est-à-dire le département de la Sécurité intérieure — veut avoir les renseignements que rendrait disponibles le projet de loi C-42, dans un double objectif: la surveillance et le contrôle des voyageurs. Au chapitre du contrôle, il est évident que ces données feraient partie des éléments qui contribuent à l'élaboration des listes interdiction de vol et à la délivrance d'ordres secrets d'interdiction aux compagnies aériennes.

Contrairement à ce qui se passe au Canada, où une personne interdite de vol est officiellement informée de la décision et a le droit d'en appeler, les ordres d'interdiction donnés aux États-Unis sont parfaitement extrajudiciaires. Personne dans le pays n'a obtenu jusqu'ici une révision judiciaire d'un tel ordre. Le gouvernement américain a pour politique de ne même pas admettre la délivrance de tels ordres, qui comprennent ceux qui interdisent de se trouver à bord d'un appareil survolant les États-Unis sans devoir y atterrir. L'ancien secrétaire à la Sécurité intérieure, Michael Chertoff, a dit en public qu'à son avis, les décisions d'interdiction de vol ne devraient pas être susceptibles de révision judiciaire. Pour sa part, le gouvernement actuel des États-Unis n'a rien fait pour se dissocier de ce point de vue.

Bien que les conséquences pour n'importe qui soient très sérieuses, notamment pour les citoyens américains pris au piège à l'étranger, qui sont actuellement incapables de rentrer chez eux parce qu'ils ne peuvent pas prendre l'avion et n'ont aucun autre moyen de regagner le territoire américain, ces mesures ont probablement les pires effets sur les réfugiés et les demandeurs d'asile. Vous devez vous rendre compte que l'adoption du projet de loi C-42, donnerait de facto au gouvernement des États-Unis un droit de veto pouvant empêcher presque n'importe qui de se réfugier au Canada. En effet, dans la plupart des cas, il est impossible d'arriver au Canada pour présenter une demande d'asile politique ou de statut de réfugié sans survoler les États-Unis. De plus, ce pouvoir américain s'exercerait au pire moment possible, c'est-à-dire pendant que le réfugié se trouve encore dans le pays dont il veut fuir le régime, à la merci d'éventuels persécuteurs.

Même si les États-Unis sont signataires du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, dont l'article 12 garantit la liberté de mouvement, ils ont ratifié le pacte en exprimant des réserves telles qu'il est impossible de s'en prévaloir ou d'en demander l'exécution à un tribunal américain. Dans le seul cas où le département américain de la Sécurité intérieure a pris acte des plaintes officielles de l'Identity Project, qui soutenait que ses politiques, et notamment les listes interdiction de vol et le Secure Flight Program, portaient atteinte à la liberté de mouvement garantie par le PIRDCP — et je répète que c'était la seule fois où cela est arrivé —, la TSA — Administration américaine de la sécurité des

transports — a officiellement déclaré que le PIRDCP ne s'appliquait pas du tout aux mesures prises pour des motifs de sécurité nationale.

Vous devez bien comprendre que vous avez affaire ici — je dois hélas l'admettre — à un État sans scrupule qui déclare tout haut que les mesures qu'il prend dans ce domaine échappent aux normes du droit international relatives aux droits de la personne et même aux traités qu'il a lui-même ratifiés.

Ces données servent également à la surveillance des voyageurs. On ne peut pas dire qu'elles seront simplement utilisées pour prendre une décision ponctuelle d'autoriser ou non un vol. Même si vous n'êtes pas jugé suspect et que vous soyez autorisé à prendre l'avion, tous les renseignements de votre DP seront ajoutés à l'historique permanent de vos déplacements et aux données qui existent déjà à votre sujet dans le cadre du système automatique de ciblage. Comme M. Salter l'a mentionné, le DP comprend une vaste gamme de renseignements. Nous avons coordonné des efforts déployés par certaines personnes aux États-Unis — du moins par des ressortissants américains qui ont des droits à cet égard — pour demander l'accès à ces dossiers. Ils comprennent, par exemple, des choses telles que votre adresse IP, qui a payé votre billet, le numéro de téléphone de l'ami chez qui vous étiez lorsque vous avez confirmé votre réservation ou, s'il s'agit de deux personnes voyageant ensemble, qui a réservé une chambre dans un hôtel en même temps qu'il réservait les billets d'avion, ainsi que des codes indiquant si on a demandé une chambre avec un seul ou deux lits.

● (1130)

Il s'agit donc littéralement de données assez détaillées pour déterminer qui couche avec qui. Bien sûr, le dossier peut aussi contenir des observations telles que des commentaires désobligeants faits par un représentant du service à la clientèle qui n'a pas aimé votre attitude, tout cela faisant alors partie de votre dossier permanent détenu par le gouvernement des États-Unis.

À cause de leur nature secrète, nous n'avons qu'une idée partielle du genre de données qui figurent réellement dans ces dossiers et nous en savons encore moins sur la façon dont ces renseignements sont utilisés. Comme vous le savez probablement, la législation américaine sur la protection des renseignements personnels n'accorde absolument aucun droit aux étrangers, de sorte que les Canadiens ne peuvent pas découvrir ce qu'on a fait de ces renseignements. Même dans le cas des ressortissants américains, le département de la Sécurité intérieure a — je regrette encore une fois de le dire — laissé traîner les demandes sans y donner suite. Après trois ans de vains efforts pour accéder à mon propre dossier et avoir une liste des tierces parties à qui il a été communiqué, j'ai été obligé d'intenter des poursuites au niveau fédéral, qui sont encore en cours en ce moment.

À ma connaissance, personne n'a réussi à obtenir du département de la Sécurité intérieure un relevé des données de son DP communiquées à des tiers, même pas des citoyens américains. Même si quelques évaluations des conséquences sur la vie privée ont été faites et que des assurances diplomatiques ont été données, il est très important de comprendre que cela n'est prévu dans aucun traité et dans aucun instrument législatif ou réglementaire américain. Les assurances données ne peuvent pas être exécutées par un tribunal et n'ont pas plus de poids qu'un communiqué de presse.

Cela étant dit, le projet de loi C-42, autoriserait les compagnies aériennes à communiquer ces données aux États-Unis et à d'autres pays. Toutefois, cela n'est peut-être pas vraiment nécessaire car, dans la plupart des cas, les données sont déjà stockées aux États-Unis. Le gouvernement américain peut y accéder avec ou sans la permission des compagnies aériennes ou même à leur insu.

En grande majorité, les agences de voyages et les voyagistes du Canada, de même que dans le reste du monde, ne conservent par leurs propres données. Même si vous réservez auprès d'une agence canadienne un vol qui ne survole pas le territoire américain ou qui reste strictement au Canada, dans une très grande majorité de cas, la réservation est conservée, dès sa création, dans un système informatique de réservation ou un système mondial de distribution ayant son siège soit aux États-Unis soit en Europe. Dans tous les cas, ces systèmes ont des bureaux aux États-Unis, à partir desquels toute l'information est disponible.

Par conséquent il est déjà possible pour les États-Unis de sommer un SIR ou un SMD, au moyen d'une lettre invoquant la sécurité nationale, de leur communiquer tout le contenu du DP, de garder secrète la communication des données et même de la nier si la compagnie aérienne, l'agence de voyages, le voyagiste ou la personne en cause venait poser des questions.

On ne vous demande pas de communiquer ces renseignements personnels directement au gouvernement des États-Unis, du Canada ou d'un autre pays. Vous êtes tenus de les communiquer à une compagnie aérienne, qui les transmettra à d'autres partenaires commerciaux ou à des sous-traitants. Il est donc important de comprendre que ces entités commerciales qui détiennent les données aux États-Unis ne sont soumises à absolument aucune loi de protection des renseignements personnels. Elles ont toute latitude pour vendre ces renseignements, les utiliser à leur gré ou les transférer à une tierce partie n'importe où dans le monde. Elles n'ont l'obligation d'obtenir la permission de personne et n'ont même pas à en avertir la personne en cause.

Je crois qu'il y a de sérieuses questions qui se posent quand le stockage des données du DP est confié par des agences de voyages et des voyagistes canadiens à des SIR et des SMD des États-Unis: ces transferts sont-ils conformes d'une façon quelconque à la LPRPDE? Aucune disposition du projet de loi C-42, ne traite de cette question.

● (1135)

Il n'appartient pas à un homme de San Francisco de dire à des Canadiens quelle loi adopter ou ne pas adopter dans leur propre pays, mais j'espère que vous ne suivrez pas le mauvais exemple donné par les États-Unis, qui ont transformé l'infrastructure commerciale du secteur du transport aérien et de l'industrie touristique en une infrastructure permanente de surveillance et contrôle de nos mouvements. J'espère que vous profiterez de cette occasion pour examiner de plus près les normes et les échanges de données de l'industrie, et particulièrement l'expédition systématique des données à des SIR et des SMD des États-Unis qui ne sont soumis à aucune réglementation, afin de déterminer si elles sont conformes aux lois existantes ou si elles nécessitent l'adoption d'autres mesures législatives ou de mesures d'application de la loi.

Je serais maintenant heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McCallum, vous avez sept minutes.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie également tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

J'ai l'impression de vivre dans un monde où se côtoient « deux solitudes ». D'un côté, nous avons les compagnies aériennes et leurs représentants qui nous annoncent une catastrophe économique totale si le projet de loi n'est pas adopté et qui font allusion, en passant, à des préoccupations relatives à la vie privée. De l'autre côté, on nous dit que la protection de la vie privée et des droits de la personne revêt la plus haute importance, en passant pratiquement sous silence l'aspect économique.

J'essaie de penser à des modifications possibles à apporter au projet de loi pour éviter une catastrophe économique tout en tenant compte des préoccupations relatives à la protection de la vie privée. L'une des modifications contribuerait dans une certaine mesure à alléger vos préoccupations, monsieur Salter. Si l'inscription sur la liste de pays tiers autres que les États-Unis — jusqu'ici, je crois qu'aucun autre pays n'a rien demandé — nécessitait une approbation parlementaire au lieu d'être faite par simple décret du conseil, je crois que ce serait un progrès.

Maintenant que j'ai écouté ce que vous et M. Hasbrouck aviez à dire, je me rends compte qu'il y a le problème des deux types de données. Il y a l'information préalable sur les voyageurs, qui est minimale, puis il y a le DP, ou dossier passager, qui contient beaucoup plus de renseignements. Si j'ai bien compris, le projet de loi permettrait aux compagnies aériennes de communiquer les données du DP. Est-ce exact?

De plus, que diriez-vous si nous pouvions modifier le projet de loi de façon à limiter les renseignements communiqués à l'IPV?

● (1140)

M. Mark Salter: Je vous remercie.

Je crois que vous avez raison de dire que les États-Unis sont le seul pays qui exige actuellement ces renseignements. Je pense aussi que le Canada a prouvé qu'il était capable de bien négocier, aussi bien avec les États-Unis qu'avec l'UE, au sujet du DP et d'autres questions liées à la sûreté aérienne. Par exemple, la façon dont le Canada vérifie les bagages enregistrés est radicalement différente de la norme américaine, mais nous avons quand même réussi à garder notre méthode. Il est donc évident qu'il reste une certaine latitude, dans le domaine de l'aviation, pour négocier avec les États-Unis.

J'ai l'impression que vous avez mentionné une modification très intéressante, qui consisterait à dire explicitement que les données minimales de l'IPV répondent aux exigences du Secure Flight Program, tandis que les données plus ouvertes et importantes du DP sont superflues et peuvent occasionner le genre de profilage ou d'abus qui nous inquiète tant.

L'hon. John McCallum: Qu'en pensez-vous, monsieur Hasbrouck?

M. Edward Hasbrouck: J'ai des observations à formuler à ce sujet.

Malheureusement, les données de l'IPV comprennent le numéro de dossier. Si le gouvernement américain obtient ce numéro, il peut aller dans le SIR ou le SMD pour extraire en secret la totalité du DP, à l'insu de la compagnie aérienne et sans possibilité de recours. En effet, peu importe que les États-Unis conservent ou obtiennent la totalité ou une partie du DP, s'ils disposent de l'IPV et du numéro de dossier, ils ont un accès permanent à la totalité du DP. Pour cette raison, je ne crois pas que cette modification ait l'effet que vous souhaitez.

L'hon. John McCallum: C'est regrettable.

Je ne connais pas très bien ces aspects techniques. Les États-Unis obtiendraient-ils nécessairement le numéro de dossier, ou bien est-il possible de ne pas le leur transmettre?

M. Edward Hasbrouck: Même sans le numéro de dossier, il suffirait de quelques manipulations informatiques pour extraire le DP du système de réservation en utilisant un nom et un numéro de vol ou d'autres renseignements. Je ne crois pas qu'il soit possible de faire une séparation complète. Tant que les systèmes informatisés de réservation se trouvent aux États-Unis, les données y sont déjà. Je ne crois pas qu'il soit possible de séparer l'IPV de façon à empêcher le gouvernement américain d'accéder à la totalité du DP.

L'hon. John McCallum: Je vais peut-être poser à M. Salter une question au sujet du témoignage de M. Hasbrouck. Encore une fois, c'est une chose dont je n'avais pas entendu parler. Êtes-vous en train de dire que les données transmises par les agences de voyages canadiennes à des entités américaines permettent au gouvernement des États-Unis de mettre de toute façon la main sur la totalité des renseignements?

M. Mark Salter: C'est exact.

Air Canada et toutes les agences de voyages font leur réservation dans des systèmes mondiaux de distribution tels que Galileo ou Sabre. Quand vous accédez à Expedia ou à d'autres sites Web de voyages, vous utilisez ces systèmes. Je crois que ceux-ci se trouvent au Colorado, mais M. Hasbrouck va peut-être me corriger à ce sujet. De toute façon, ils se trouvent aux États-Unis et sont donc assujettis au *Patriot Act* et susceptibles de faire l'objet de perquisitions aux États-Unis.

L'hon. John McCallum: Cela veut-il dire que les agences de voyages violent les lois canadiennes sur la protection des renseignements personnels, sans nécessairement le savoir?

M. Mark Salter: N'étant pas avocat, je ne peux pas répondre à cette question. Je dirais cependant que...

L'hon. John McCallum: Le font-elles en pratique?

M. Mark Salter: Oui.

L'hon. John McCallum: Je crois que M. Hasbrouck a quelque chose à dire.

M. Edward Hasbrouck: Je ne suis ni avocat ni Canadien, mais je crains fort que les Canadiens et leur commissaire à la protection de la vie privée n'en soient pas conscients. Je crois qu'il est vraiment nécessaire d'ouvrir une enquête sérieuse sur les violations possibles de la LPRPDE qu'occasionne cette pratique habituelle de l'industrie.

L'hon. John McCallum: Je suppose, monsieur Salter, que je vais vous demander si vous êtes d'accord ou non avec M. Hasbrouck parce que j'ai l'impression que nous perdons plus ou moins notre temps à essayer de protéger les renseignements personnels des Canadiens si cette masse d'informations va automatiquement aux États-Unis où le département de la Sécurité intérieure peut y accéder. J'ai l'impression que le département dispose déjà de plus de renseignements qu'il n'en obtiendrait en vertu de ce projet de loi.

M. Mark Salter: Oui, mais en vertu de ce projet de loi, il obtiendrait ces renseignements directement plutôt qu'indirectement. On pourrait en fait dire que cette mesure législative automatiserait le transfert des données aux États-Unis en éliminant un certain nombre d'obstacles juridiques ou de procédure que le département aurait à surmonter s'il devait accéder aux données par l'entremise du SMD ou encore de Sabre ou Galileo. Par conséquent, le projet de loi faciliterait considérablement l'invasion de la vie privée.

● (1145)

Le président: Merci beaucoup.

À vous, monsieur Guimond.

[Français]

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

Ma première question s'adressera à vous, monsieur Salter.

Auparavant, j'aimerais faire une remarque, comme mon collègue M. McCallum vient de le faire. C'est un projet de loi très délicat parce que, d'une part, il y a les intérêts économiques et, d'autre part, il y a les droits de la personne. Dans d'autres projets de loi, les enjeux ne sont pas aussi tranchés.

Monsieur Salter, les Américains ont l'air de vouloir aller de l'avant avec leurs exigences. Vous reconnaissez que le Canada ne fait simplement que répondre à une demande ou à une exigence américaine. Que devons-nous répondre aux compagnies aériennes telles qu'Air Transat? Peut-être que M. Lennox, de l'aéroport Pearson, pourrait aussi nous donner son avis. Que disons-nous quand un transporteur tel qu'Air Transat nous dit qu'il ne pourra plus offrir des vols dans le marché du Canada central, qu'il ne pourra plus offrir des vols tels que Winnipeg-Cancún, Calgary-Cancún ou entre Edmonton et des destinations du Sud?

Par ailleurs, un autre aspect du problème m'est apparu, en fin de semaine, alors que je parlais à quelqu'un. Les gros transporteurs pourraient dire qu'ils contourneront les espaces aériens américains, qu'ils iront dans le Sud par la route de l'Atlantique ou par celle du Pacifique. Cependant, ce n'est pas un Cessna qui prend son envol; c'est un Airbus 380 ou ce sont de gros avions nolisés dans lesquels on est quasiment entassés comme des sardines. Au décollage comme à l'atterrissage, ils doivent survoler l'espace aérien américain. Que répondons-nous aux transporteurs?

M. Mark Salter: Merci d'avoir posé cette question.

À mon avis, on peut répondre qu'une des tâches du gouvernement du Canada est de se battre pour les intérêts économiques et pour la sécurité des Canadiens.

On peut répliquer aux Américains que nous avons une opinion différente du droit et du risque et une compréhension différente de la sécurité nationale, et qu'on peut échanger des informations qui sont nécessaires au commerce, aux vols, aux programmes tels que le Secure Flight Program, mais qu'on rejette les exigences trop strictes et ambitieuses qu'ils veulent imposer.

[Traduction]

Je vais répéter cela en anglais pour être sûr de dire les choses clairement.

Le Canada pourrait exercer des pressions sur les États-Unis et dire qu'il leur offrira les données minimales dont ils ont besoin pour satisfaire à leurs exigences de sécurité, tout en gardant un sens différent du risque et une compréhension différente de la sécurité nationale.

[Français]

M. Michel Guimond: Quelle est cette information minimale dont vous parlez?

M. Mark Salter: Selon moi, ce sont les *API data*.

M. Michel Guimond: Que veut dire « *API data* »?

M. Mark Salter: C'est la *Advance Passenger Information*, ce qui comprend simplement le nom, la date de naissance et le sexe de la personne. Il y a aussi le *record locator*, parce que le Secure Flight Program aux États-Unis utilise un système automatisé qui fait une comparaison de ces données avec celles contenues dans une base de données.

Je suis tout à fait d'accord avec notre collègue américain, M. Hasbrouck, sur le fait que cette grande liste aux États-Unis cause plusieurs problèmes importants. Je suis aussi sensible à cet impératif commercial. Je pense qu'il faut créer un équilibre en transmettant une information minimale aux États-Unis.

• (1150)

M. Michel Guimond: M. Hasbrouck a-t-il accès à l'interprétation?

[Traduction]

M. Edward Hasbrouck: Oui, j'y ai accès.

[Français]

M. Michel Guimond: On a rencontré des gens d'organismes de droits et libertés, la semaine dernière, et ils nous ont indiqué que les informations seraient partagées par 16 agences américaines. Pouvez-vous nous confirmer cela? On nous a dit que les informations pouvant être transmises aux Américains ne seraient pas nécessairement gardées à un seul endroit, mais que 16 autres groupes pourraient s'en servir.

[Traduction]

M. Edward Hasbrouck: Une fois que les données arrivent aux États-Unis, il n'y a aucune restriction légale quant aux autres organismes du gouvernement, aux autres gouvernements étrangers ou aux entités commerciales à qui ces renseignements peuvent être communiqués.

Je vais essayer de placer cette situation dans un contexte plus vaste. J'ai suivi ce débat, qui ne se déroule pas seulement au Canada. Par exemple, j'ai témoigné à des audiences semblables organisées par le Parlement européen plus tôt cette année. Sur la base des discussions qui ont eu lieu au Parlement européen, je dirais que, parmi les choses que le Canada peut envisager de faire, il pourrait demander, si les données doivent être communiquées, qu'il y ait des garanties exécutoires au sujet de ce qu'on fait de ces données aux États-Unis. Il devrait y avoir des restrictions tant sur la façon dont les données sont utilisées que sur l'identité de ceux à qui elles peuvent être communiquées. Il devrait également y avoir un droit exécutoire de recours judiciaire.

Comme il n'y a rien de ce genre dans la législation actuelle des États-Unis, l'un des moyens dont le Canada pourrait se servir consisterait à refuser de modifier unilatéralement ses lois pour se conformer à des exigences non négociables des États-Unis et à engager de vraies négociations en vue de la conclusion d'un traité international obligatoire comportant ses propres dispositions de recours. Ce serait un moyen d'agir.

Le président: Merci beaucoup.

Allez-y, monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Je voudrais poursuivre dans la même veine parce que nous devons nous occuper de cette mesure législative aujourd'hui et ce mois-ci. Il serait peut-être indiqué d'envisager une date d'extinction qui permettrait d'appliquer la loi jusqu'à ce que les négociations aboutissent. Cela imposerait au gouvernement de négocier avec les États-Unis en vue

de la conclusion d'un traité d'une forme ou d'une autre à cet égard. Ce serait peut-être un moyen de résoudre le problème.

M. Salter pourrait peut-être commencer à nous dire ce qu'il pense de cela.

M. Mark Salter: Je crois que M. Hasbrouck a mentionné à juste titre les négociations de l'UE avec les États-Unis au sujet des données du DP ainsi que les négociations entre l'UE et le Canada. Le Canada et l'UE ont réussi à conclure un traité international sur l'échange de données du DP qui a été salué par les experts en données et en protection de la vie privée justement parce qu'il limite l'utilisation des données, qui sont d'ailleurs banalisées au préalable, ce qui signifie que les noms sont retirés des dossiers. On peut toujours se servir de l'information pour créer des profils, mais pas des profils individuels. Le traité a également été bien accueilli parce que les données ont été éliminées.

Je crois que c'est certainement une possibilité.

M. Dennis Bevington: Des commentaires, monsieur Hasbrouck?

M. Edward Hasbrouck: Oui, je suis tout à fait d'accord.

Je crois que l'un des avantages de la négociation de traités, c'est qu'un traité obligatoire doit être ratifié par le Sénat américain. Malheureusement, comme le département de la Sécurité intérieure a toujours traité ces questions d'une manière extrajudiciaire, nous n'avons jamais eu la possibilité, même à titre de citoyens et d'électeurs américains, de nous faire entendre ou de voir le Congrès tenir un vote à ce sujet. En situant ces questions dans le cadre de la négociation d'un traité obligatoire, il deviendrait possible de les soustraire aux décisions internes, secrètes et incontrôlées du département de la Sécurité intérieure pour les confier à des autorités américaines plus appropriées. Cela en soi serait une excellente chose.

• (1155)

M. Dennis Bevington: Monsieur Hasbrouck, je n'ai pas pu obtenir des autres témoins une vraie réponse à la question suivante: dans le domaine de la communication à d'autres pays de l'information concernant les survols, que dit exactement la loi américaine?

M. Edward Hasbrouck: La loi américaine ne dit rien. Ils peuvent faire tout ce qui leur plaît.

M. Dennis Bevington: Voulez-vous dire que les compagnies aériennes sont libres de communiquer toute information qu'elles possèdent aux autorités canadiennes?

M. Edward Hasbrouck: C'est exact. Il n'existe aucune loi générale de protection des renseignements personnels qui s'applique au secteur commercial, aux agences de voyages ou aux systèmes de réservation des compagnies aériennes des États-Unis. Ils peuvent utiliser les données à n'importe quelle fin. Ils peuvent les vendre ou les communiquer à n'importe qui dans le monde. Ils n'ont pas à avertir les intéressés de ce qu'ils font et ne sont obligés d'obtenir aucune permission. Une fois qu'on a permis la communication de données pour quelque raison que ce soit à n'importe qui aux États-Unis, on en perd totalement le contrôle. Ce domaine n'est soumis à absolument aucune réglementation.

M. Dennis Bevington: Voici encore une autre question générale. Croyez-vous qu'il incombe au gouvernement de prévoir un recours quelconque dans ce projet de loi pour les passagers touchés par la communication de ces renseignements à un autre pays? J'invite tous les témoins à répondre.

M. Mark Salter: Cela soulève justement la question de la souveraineté. En effet, le Canada n'a aucun moyen d'imposer à d'autres pays de prévoir un mécanisme de recours pour ses citoyens. Notre capacité d'assurer des recours s'arrête à notre frontière. On peut penser à cet égard au cas de Maher Arar dont le nom est resté sur la liste américaine d'interdiction de vol malgré les tentatives répétées du gouvernement canadien de faire rayer son nom.

Je vais laisser mes collègues parler de cette question.

M. Ihsaan Gardee: Je partage la préoccupation de M. Salter au sujet de l'absence de mécanismes de recours. Comme il l'a signalé à juste titre, si ce projet de loi est adopté, c'est dans ce domaine que nous devrions envisager de collaborer avec nos partenaires de l'UE pour essayer de négocier des mécanismes de recours sérieux et accessibles pour les Canadiens qui ne peuvent pas prendre l'avion à cause du Secure Flight Program américain.

Le président: Allez-y, monsieur Lennox.

M. Toby Lennox: Je ne suis ici que le petit représentant des aéroports.

La question dont je voudrais parler a déjà été abordée. Il y a un délai à respecter au sujet tant du projet de loi C-42 que de la souveraineté des États-Unis et des exigences de Washington concernant l'espace aérien américain. Je crois que M. Hasbrouck a parlé des exigences non négociables des États-Unis. Essayer de trouver un équilibre entre la protection de la vie privée et des droits de la personne et des questions économiques très réelles est extrêmement difficile, et presque impossible à concilier avec les calendriers législatifs.

La question est de savoir si nous pouvons avoir une conversation avec les Américains et d'autres au sujet du terrorisme, de la sécurité, de la vie privée et des renseignements personnels. Je crois que nous devons essayer de le faire. Une disposition d'extinction serait peut-être indiquée.

Il est très possible, si vous devez prendre l'avion, que les routes empruntées soient complètement modifiées pour tenir compte d'une chose qui, en fait, n'a rien à voir avec l'aviation. Pour atteindre le Mexique, il vous faudrait survoler le golfe du Saint-Laurent, puis suivre la côte américaine vers le Sud. Ce n'est pas une chose très pratique à faire. Si vous me disiez que cela se produira très bientôt, je peux vous affirmer que les répercussions sur l'industrie seraient considérables, même si l'industrie prend au sérieux les préoccupations très réelles que vous avez soulevées ici.

Tout cela pour dire que c'est une conversation qu'il sera difficile d'avoir dans le temps qui reste. Nous devons nous rendre compte que nous avons affaire aux Américains et à leur droit de prendre les mesures de sécurité qui leur conviennent, que cela nous plaise ou non. En fait, ils ne demandent pas notre avis au sujet de ce qu'ils feront de nos renseignements personnels. C'est une conversation que nous devons nous efforcer d'avoir, mais je dois quand même insister sur les préoccupations opérationnelles très réelles que nous avons en ce qui concerne ce qui pourrait arriver si le projet de loi C-42 n'est pas adopté.

Le président: À vous, monsieur Hasbrouck.

M. Edward Hasbrouck: Même s'il est tentant de dire que cette affaire relève simplement de la souveraineté américaine, comme je l'ai dit plus tôt, il faut quand même se rendre compte que, dans le cadre de cette souveraineté, les États-Unis sont l'un des pays signataires du Pacte international relatif aux droits civils et politiques. Bien que le traité ne puisse pas être invoqué par des particuliers devant des tribunaux américains, je crois qu'il serait

parfaitement acceptable que d'autres États signataires comme le Canada posent des questions aux États-Unis sur la compatibilité des exigences américaines avec les normes très détaillées adoptées par le Comité des droits de l'homme des Nations Unies au sujet du droit de libre circulation garanti par l'article 12 du PIDCP.

Je ne suis pas prêt à dire que le Canada doit céder aux États-Unis le pouvoir d'abroger, dans son propre territoire, ses engagements envers les principes élémentaires du droit international conventionnel relatifs aux droits de la personne. Je crois que des discussions de ce genre peuvent avoir lieu dans le contexte de négociations diplomatiques concernant des engagements pris dans le cadre de traités existants et de traités futurs possibles dans ce domaine.

• (1200)

Le président: Je dois maintenant vous interrompre. Je sais qu'il y a d'autres observations à formuler, que vous aurez peut-être l'occasion de présenter plus tard pendant la période de questions.

C'est maintenant au tour de M. Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Je remercie les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je voudrais poser tout de suite une question très rapide, après quoi je passerai à un sujet différent.

Des représentants de l'Association des libertés civiles de la Colombie-Britannique ont comparu devant le comité. Ils étaient d'avis que le projet de loi C-42 ne devrait pas être adopté tant que les États-Unis n'auront pas modifié leurs propres procédures juridiques internes pour y inclure un mécanisme de recours. Y en a-t-il parmi les témoins présents ici qui partagent ce point de vue?

M. Mark Salter: Non. Je crois que c'est un sérieux sujet de préoccupation, mais nous ne devons pas essayer, pour le régler, d'imposer quelque chose qui...

M. Jeff Watson: Messieurs Gardee et Elgazzar, qu'en pensez-vous?

M. Khalid Elgazzar (membre du conseil de direction, Le conseil canadien en relations islamo-américaines): Je crois que s'il était possible d'éviter d'adopter le projet de loi dans sa forme actuelle, nous serions bien d'accord pour le faire. Toutefois, nous ne pouvons pas faire abstraction des réalités commerciales en jeu.

M. Jeff Watson: Avez-vous quelque chose à dire, monsieur Lennox?

M. Toby Lennox: De toute évidence, je ne suis pas d'accord pour attendre un mécanisme de recours avant d'adopter le projet de loi. Ce n'est pas possible. C'est une chose qu'on ne peut pas envisager pour le moment.

M. Jeff Watson: D'accord. D'une certaine façon, nous avons atteint une altitude de 30 000 pieds lorsque M. Hasbrouck a proposé des négociations internationales visant la conclusion d'un traité obligatoire avec des garanties liant les parties. Nous devons maintenant regagner le niveau du sol pour voir en quoi consiste le projet de loi C-42.

Tout d'abord, il s'agit d'une modification technique destinée à éviter aux Canadiens d'avoir à subir des retards indus au cours de leurs déplacements. Je dois vous rappeler que nous avons beaucoup parlé de l'opportunité d'engager des négociations. Je dois rappeler à ceux qui nous écoutent aujourd'hui — et peut-être aussi à nos témoins — que le projet de loi C-42 fait suite à un processus de négociation qui se déroule avec les États-Unis depuis 2008. Dans son témoignage devant le comité, le ministre a dit, par exemple, que nous avons obtenu une exemption dans le cas des vols entre deux points du Canada qui comportent un survol du territoire américain. Nous avons donc eu certaines négociations avec les États-Unis. La décision de déposer le projet de loi C-42 se fondait sur la réalité que ces négociations n'aboutiront pas à une exemption des vols internationaux. De plus, nous sommes confrontés à l'échéance de la fin de l'année civile. Nous avons donc peut-être à faire un choix qui n'en est pas un, mais c'est quand même la réalité.

J'aimerais maintenant avoir une petite discussion avec M. Lennox.

Nous avons beaucoup parlé ici de la protection des renseignements personnels. Je veux maintenant considérer l'AAGT ainsi que sa place et sa position sur l'économie. Nous venons tout juste de sortir d'une récession mondiale très difficile. Vous voudrez peut-être parler des répercussions sur les aéroports, les compagnies aériennes et l'industrie touristique ainsi que de la reprise économique. Nous avons entendu quelques bonnes nouvelles, par exemple lorsqu'Air Transat a rappelé 110 employés. Toutefois, la reprise est fragile. Nous devons affronter la concurrence des aéroports américains. Pouvez-vous nous parler du contexte économique de votre secteur?

M. Toby Lennox: Très volontiers.

Je prends bonne note de ce que vous avez dit: en fait, le projet de loi C-42 a été précédé par d'importantes discussions. Ce sont des questions aussi vastes que pénibles parce qu'il s'agit de trouver un certain équilibre entre les droits de la personne et la sécurité. On peut supposer que la conversation continuera. Le fait que le débat actuel a lieu témoigne de la volonté de discuter.

Je confirme qu'une très forte concurrence s'exerce avec les transporteurs américains et les aéroports pivots des États-Unis. Une mesure telle que le projet de loi C-42 aura pour effet de renforcer immédiatement les aéroports frontaliers américains. Après tout, si je peux me rendre à Cancun en partant de Buffalo pour éviter un long détour qui me coûtera plus cher, je n'hésiterai probablement pas à le faire. La réalité immédiate, c'est que les avantages qu'ont déjà les aéroports américains proches de notre frontière ne feront que s'amplifier.

• (1205)

M. Jeff Watson: Sans compter que les Américains ont beaucoup investi dans ces aéroports proches de la frontière.

M. Toby Lennox: Absolument. C'est tout à fait exact.

Cela étant dit, nous travaillons très fort dans un domaine très concurrentiel pour essayer d'attirer différentes formes de trafic qui passent actuellement par les États-Unis.

L'une des choses que cela met en évidence — il est très important pour nous de le reconnaître —, c'est qu'il y a un secteur nord-américain de l'aviation. Oui, il respecte les frontières, mais nous commençons à nous rendre compte que les Américains passent par Toronto à cause des avantages que cela leur assure lorsqu'ils partent pour l'étranger. Si nous commençons à introduire trop de distorsions dans ce schéma, nous pourrions perdre cet avantage.

Je ne vous demande pas de sacrifier les droits de la personne pour favoriser les questions économiques. Tout ce que je dis, c'est que c'est juste une conversation qui se poursuit.

M. Jeff Watson: Des représentants du secteur des compagnies aériennes nous ont dit que ces compagnies emploient directement près de 35 000 Canadiens. Il y en a probablement d'autres qui travaillent pour des secteurs affiliés. Je pense, par exemple, aux fournisseurs de carburant, aux fabricants de pièces, aux entreprises d'entretien, de réparation et de révision, etc.

M. Toby Lennox: Je ne peux parler que de Toronto-Pearson. Il y a 42 000 personnes qui travaillent à l'aéroport.

M. Jeff Watson: Incidemment, y a-t-il eu des mises à pied durant la récession?

M. Toby Lennox: Nous avons dû faire quelques mises à pied et quelques compressions. Air Canada a environ 11 000 personnes qui travaillent à l'aéroport. WestJet en a plus de 1 000. Nous sommes un employeur dynamique, et nous voulons être sûrs que nous pourrions garder ce dynamisme. Cela fait partie intégrante de notre mission.

M. Jeff Watson: Ainsi, votre rentabilité est liée à celle des compagnies aériennes.

M. Toby Lennox: Absolument.

M. Jeff Watson: Revenons à la réalité que nous devons affronter. Nous avons une échéance.

Je vais ajouter un autre élément concernant le projet de loi C-42 que j'estime important dans le cadre de cette conversation. Vous pouvez être ou ne pas être d'accord avec moi, monsieur Lennox. Le projet de loi permet aux compagnies aériennes de se conformer à la Convention de Chicago de 1944, en vertu de laquelle les transporteurs aériens sont tenus, une fois qu'ils sont entrés dans l'espace aérien d'un pays, de se conformer à sa législation.

M. Toby Lennox: Oui.

M. Jeff Watson: Nous avons une échéance à la fin de l'année. C'est la date à laquelle les États-Unis ont l'intention de mettre en œuvre leur réglementation. La question qui se pose est, en fait, de savoir si nous allons nous y conformer ou non.

M. Hasbrouck nous a dit que malgré tous les efforts... Si je devais faire la synthèse des résultats auxquels nous avons abouti aujourd'hui, je dirais peut-être que s'il y a des tentatives de modification du projet de loi, elles pourraient exprimer un certain sentiment, mais elles ne réussiraient pas à empêcher les autorités américaines d'obtenir et d'utiliser ces renseignements. Est-ce une synthèse raisonnable des conclusions auxquelles nous avons abouti aujourd'hui?

Monsieur Hasbrouck, vous pourriez peut-être commencer.

M. Edward Hasbrouck: Je crois que c'est vrai. Compte tenu de la façon dont les données circulent et du lieu où elles se trouvent, le gouvernement des États-Unis a les moyens d'y accéder. Il continuera à y accéder indépendamment de ce que vous ferez, à moins que vous ne preniez des mesures plutôt concrètes pour empêcher au départ le transfert des données aux États-Unis.

Je crois malheureusement que nous avons affaire ici davantage à un faux sentiment de sécurité pour les Canadiens qu'à des mesures concrètes de protection.

Le président: M. Dhaliwal a maintenant la parole.

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

Ma question s'adresse à M. Salter, à M. Gardee et bien sûr à M. Lennox.

Si j'ai bien compris, nous transmettons déjà les données, comme la plupart des gens l'ont dit, soit directement soit indirectement. Les États-Unis nous demandent maintenant ce projet de loi C-42. Quel devrait être le volume minimal de données nécessaire à des fins de sécurité? C'est tout ce que j'aimerais que vous me disiez aujourd'hui.

• (1210)

M. Mark Salter: L'IPV, ou information préalable sur les voyageurs, qui comprend le nom, la date de naissance et le sexe, suffit pour répondre aux exigences du Secure Flight Program américain. Je suis d'accord avec M. Hasbrouck quant aux conséquences à long terme, mais c'est le minimum requis.

M. Ihsaan Gardee: Nous sommes d'accord que le Secure Flight Program n'impose la communication que de ces trois éléments d'information. Nous recommandons aussi que Transports Canada travaille de concert avec les compagnies aériennes pour éviter des transferts excessifs de renseignements personnels. À l'heure actuelle, la Loi sur l'aéronautique permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant les genres ou les catégories d'information qu'il est possible de communiquer à d'autres pays.

M. Sukh Dhaliwal: Qu'en pensez-vous, monsieur Lennox?

M. Toby Lennox: Comme les autorités aéroportuaires ne recueillent pas de données de ce genre, je crains fort d'être mal placé pour répondre à cette question. Je m'en remets à mes collègues qui ont parlé de l'IPV, mais j'ai bien peur de ne rien avoir à dire à ce sujet parce que nous ne faisons pas la collecte de ces renseignements.

M. Sukh Dhaliwal: Avez-vous des commentaires, monsieur Hasbrouck?

M. Edward Hasbrouck: Si j'avais été à votre place, comme député fédéral au Canada ou comme voyageur canadien, je ne voudrais probablement voir aucune de ces données transmises aux États-Unis tant que Washington n'aura pas signé un traité obligatoire ou n'aura pas apporté des changements concrets à ses lois. Il est évident, je crois, que le Secure Flight Program viole les obligations des États-Unis en vertu de l'article 12 du PIRDCP et devrait être complètement abrogé. Nous avons défendu cet argument auprès du gouvernement américain, mais, à cause des réserves formulées par les États-Unis, nous avons été incapables de soulever cette question devant les tribunaux américains.

M. Sukh Dhaliwal: Beaucoup de mes électeurs se sont plaints des difficultés qu'ils ont connues à cause du processus de sécurité établi dans les aéroports canadiens. Pouvez-vous me parler des difficultés particulières que les musulmans ou les membres d'autres minorités doivent affronter aux aéroports ces jours-ci?

M. Ihsaan Gardee: Certaines de ces difficultés ont été documentées dans des affaires fortement médiatisées. Toutefois, les renseignements recueillis dans le cadre du projet de recherche et d'information de la Coalition internationale pour la surveillance des libertés civiles montrent clairement, sur la base des déclarations des répondants, que ceux-ci ont connu différentes difficultés et des retards. Il y a aussi l'examen secondaire et d'autres mesures qui peuvent imposer aux voyageurs de changer leurs plans, d'annuler un déplacement ou de ne pas être en mesure d'embarquer sur un vol allant, par exemple, de Halifax à Toronto. Voilà les difficultés qu'ils doivent affronter.

M. Sukh Dhaliwal: Je vous remercie.

Je voudrais maintenant céder la parole à M. Byrne.

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

Ma question s'adresse à M. Edward Hasbrouck.

L'expérience américaine peut certainement nous servir. Vous avez exprimé, dans votre exposé préliminaire, la crainte que d'importants renseignements, allant des réservations de chambres d'hôtel aux détails de ces chambres, soient mis à la disposition des autorités américaines et soient conservés comme éléments d'un profil.

Voici la question que je voudrais vous poser, monsieur. On nous dit que la position de base, qu'on nous a décrite comme étant assez solide, est que l'information est conservée pendant une période prescrite. Il y aurait trois catégories. Si on juge qu'une personne ne constitue pas une menace, l'information est détruite immédiatement. S'il y a un élément de menace, elle est conservée pendant une période maximale de sept jours. S'il y a une menace définie ou un lien terroriste concret, l'information est gardée pendant une période pouvant atteindre 99 ans.

Nous dites-vous, en fonction de l'expérience américaine, que nous ne devrions pas avoir confiance dans ce protocole administratif de base qui n'a pas de fondement législatif? Est-ce bien ce que vous nous dites?

M. Edward Hasbrouck: Oui, c'est exact. Les rares dossiers censurés que nous avons pu obtenir au nom de citoyens américains contenaient des DP complets remontant à des années plus tôt, même dans des cas où absolument rien n'indiquait l'existence d'une menace quelconque. Bien sûr, les autorités américaines ont toujours refusé de montrer aux gens les évaluations de menaces et les profils qui avaient servi contre eux. Même dans des cas où il n'y avait absolument aucune raison de soupçonner la moindre menace, nous avons pu constater que des DP complets avaient été conservés pendant des années. Toutes les assurances données jusqu'ici ne liaient pas du tout les autorités.

• (1215)

Le président: Je vous remercie.

À vous, monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse à M. Lennox.

Les informations personnelles sont transmises aux compagnies aériennes. Ces compagnies sont-elles au service du FBI, de la CIA? Qu'est-ce qu'elles font de ces informations?

[Traduction]

M. Toby Lennox: Je dois m'en remettre à M. Salter pour répondre à cette question. Comme je l'ai dit, les autorités aéroportuaires ne recueillent et ne transmettent aucun renseignement. Je dois donc m'en remettre à d'autres pour répondre à cette question.

Monsieur Salter, voulez-vous...

[Français]

M. Mark Salter: Pouvez-vous répéter la question?

M. Roger Gaudet: La question est simple. Cela fait quelques semaines qu'on parle de ce sujet. Pourquoi est-ce que ce sont les compagnies aériennes qui détiennent ces informations personnelles, et non le FBI ou la CIA? C'est ce que je ne comprends pas.

Donc, je me dis que les compagnies aériennes agissent elles-mêmes comme la CIA et le FBI. Pour quelle raison conservent-elles ces informations? Si je me souviens bien, le 11 septembre 2001, c'est quatre avions de compagnies aériennes américaines qui se sont écrasés aux États-Unis. Expliquez-moi pour quelle raison ce serait les compagnies aériennes et non le FBI ou la CIA qui obtiendraient ces informations. La compagnie aérienne les reçoit et les transmet ensuite. C'est une roue.

Cela me dépasse que ce soit les compagnies aériennes qui possèdent ces informations alors qu'elles ne s'occupent pas de la sécurité.

M. Mark Salter: Je suis tout à fait d'accord. Je partage votre inquiétude quant à la privatisation de la fonction gouvernementale qui consiste à

[Traduction]

réunir ou recueillir des données relatives à la sécurité,

[Français]

à faire les analyses au sujet de la sécurité et aussi à faire la police.

Je pense que Transports Canada a établi la liste de manière à ce que, lorsque les compagnies aériennes reçoivent un message de Transports Canada au sujet d'un problème de sécurité, le dossier soit aussitôt transmis à Transports Canada. Je pense que c'est un excellent processus.

[Traduction]

Je crois que les gouvernements voient dans ces données une occasion d'exercer davantage de surveillance. Par conséquent, je crois que vous avez raison d'être méfiant. J'estime que le gouvernement devrait faire lui-même ce travail.

[Français]

M. Roger Gaudet: Selon moi, les informations devraient aller à des gens compétents. Je ne connais pas une compagnie aérienne qui soit compétente dans la classification des gens, c'est-à-dire qui soit capable de dire que telle ou telle personne est un bandit. Ce n'est pas vrai. À la CIA, on a tout cela en main. Je ne peux pas concevoir qu'on accepte qu'une compagnie aérienne ait tous ces renseignements, qu'elle les garde et qu'elle puisse peut-être s'en servir pour faire du commerce.

Vous me dites qu'on va avoir un bon projet de loi. Je n'en suis pas certain du tout.

[Traduction]

M. Edward Hasbrouck: Si vous me permettez de formuler un commentaire, je vous dirais que les compagnies aériennes sont très intéressées par l'utilisation de l'information à des fins commerciales, de marketing et d'exploration des données.

On me l'a expliqué très clairement, il y a deux ou trois ans, pendant que j'assistais à un séminaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal. Au cours de la rencontre, un représentant de l'IATA, l'Association du transport aérien international, s'est présenté devant les délégués gouvernementaux pour dire que les compagnies aériennes seraient heureuses de recueillir les données que les gouvernements souhaitent les voir réunir à condition, premièrement, qu'elles puissent se faire rembourser leurs frais et, deuxièmement, qu'après avoir transmis les données aux gouvernements, elles aient la possibilité de les garder et de s'en servir elles-mêmes à des fins commerciales et de marketing.

Il y a en fait, du moins aux États-Unis, tout un secteur d'entreprises tierces d'exploration et d'analyse des données qui

examinent les renseignements contenus dans les DP pour diverses fins commerciales, opérationnelles et de marketing des compagnies aériennes.

• (1220)

M. Toby Lennox: Permettez-moi d'intervenir un instant.

Les transporteurs aériens recueillent l'information et, je suis bien d'accord avec vous, ils s'en servent, comme d'innombrables autres entreprises, à des fins de marketing. Toutefois, le point important à ce sujet, c'est que, du moins au Canada, les données recueillies ne peuvent être communiquées à personne d'autre sans le consentement de ceux qui les ont fournies.

La gamme des renseignements qu'un transporteur aérien peut tirer d'un seul passager et qui sont susceptibles de lui servir est sans doute extrêmement étendue. Les fins possibles vont de la taille de l'avion aux types des sièges, etc. Bref, c'est le transporteur aérien qui recueille l'IPV — il y est tenu par la loi — et qui doit donc la communiquer aux Américains, mais nous devons faire attention. Certaines des informations que les transporteurs utilisent à leurs propres fins sont protégées par la LPRPDE du Canada. La question est de savoir quelles exemptions nous allons accorder à cet égard. C'est une question à laquelle il est extrêmement difficile de répondre. Je suis parfaitement d'accord là-dessus.

Le président: Merci, monsieur Gaudet.

Je regrette, monsieur Gaudet, mais votre temps de parole est écoulé.

Allez-y, monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie aussi les témoins. Je partagerai mon temps de parole avec Mme Brown.

Je voudrais faire une brève récapitulation. Ensuite, les témoins me diront si j'ai tort.

Les compagnies aériennes recueillent deux sortes de données, l'IPV et le DP. Le numéro du DP est inclus dans l'IPV. Les données du DP consistent, pour l'essentiel, en renseignements commerciaux que les voyageurs donnent à un transporteur aérien. Je crois qu'il est raisonnable de dire que les États-Unis recueillent ces renseignements pour protéger leurs frontières et leurs citoyens et qu'aucune mauvaise intention ne préside à la collecte de ces données. La plupart des gens en conviendraient, je pense. Bien entendu, tout cela est discutable et certains ne voient aucun inconvénient à cette situation.

Même si nous refusions de communiquer l'ensemble des données du DP, j'ai cru comprendre que, par suite de la présence du numéro du DP dans l'IPV, les États-Unis ont légalement le droit, en vertu du Patriot Act, d'accéder aux données du DP sans mandat et sans aucune restriction sur le territoire américain, et qu'ils le font déjà. Est-ce que tout cela est plus ou moins exact jusqu'ici?

M. Edward Hasbrouck: Oui.

M. Brian Jean: D'accord. Par conséquent, si j'ai bien compris ce que j'ai entendu jusqu'ici, indépendamment de ce que le comité pourrait faire à ce stade, les États-Unis auront de toute façon accès à toute l'information du DP.

Ma première question est la suivante: depuis combien de temps le gouvernement américain recueille-t-il les données du DP? Depuis combien de temps a-t-il accès à ces données? Monsieur Salter, le savez-vous?

M. Mark Salter: Pas avec précision. Ils en ont bien sûr le droit depuis l'adoption du Patriot Act.

La question est de savoir si le gouvernement canadien veut faciliter les choses pour le gouvernement américain ou s'il veut les rendre difficiles, c'est-à-dire s'il veut ou non lui communiquer les données du DP avec sa bénédiction pour qu'il utilise cette information commerciale à des fins de sécurité. Nous n'avons pas besoin de dire que c'est bien ou mal. Nous devons seulement admettre que leur culture de sécurité est différente de la nôtre, comme en témoigne l'affaire Maher Arar. D'accord?

M. Brian Jean: Je comprends parfaitement.

M. Mark Salter: La seule question qui se pose, c'est de savoir si nous allons communiquer aux Américains cette information avec un emballage cadeau ou bien si nous allons les obliger à aller la chercher dans les SMD.

M. Brian Jean: En toute franchise, je crois que les Canadiens veulent que nous assurions leur sécurité et celle des vols qu'ils empruntent. Pour moi, c'est la seule question qui se pose. Je ne me soucie pas trop de l'emballage cadeau. Noël passe assez vite dans ma famille.

À votre connaissance, depuis combien d'années les États-Unis recueillent-ils ces données? Et qu'est-il arrivé en conséquence? La collecte de ces données a-t-elle eu des effets négatifs sur des gens? Cela fait-il des années que les données sont recueillies? De toute évidence, cela fait moins d'une décennie. C'est probablement sept ans.

M. Mark Salter: Oui.

M. Brian Jean: Ils font donc la collecte des données du DP depuis sept ans. Nous savons qu'ils le font depuis sept ans, mais quel a été le résultat? Avez-vous connaissance de conséquences négatives?

M. Mark Salter: Oui. Nous avons la preuve que certains Canadiens n'ont pas la possibilité de voyager légalement parce que leur nom figure sur la liste américaine d'interdiction de vol et ce, d'une façon qui ne leur permet aucun recours. Avec ce projet de loi, nous augmenterons probablement la population des Canadiens interdits de vol parce que nous enverrons des données non seulement sur ceux qui se rendent directement aux États-Unis, mais aussi sur ceux qui ne font que survoler le territoire américain.

•(1225)

M. Brian Jean: Je comprends.

M. Mark Salter: Il y a une autre question que vous devriez poser: quel degré supplémentaire de sécurité ces données ont-elles assuré? Je n'ai pas de réponse claire à cette question.

M. Brian Jean: Je comprends, mais cela se produit déjà. Cela est en cours depuis sept ans. Par conséquent, quelle que soit la décision du comité à ce stade, le gouvernement américain continuera d'avoir le droit de recueillir les données du DP. C'est à cela que je veux en venir.

Je cède maintenant la parole à Mme Brown.

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

Monsieur Lennox, j'aimerais vous poser une question, si vous le permettez.

Vous avez parlé tout à l'heure des répercussions économiques dont nous serons témoins à nos grands aéroports si ce projet de loi n'est pas adopté. Je dois dire que beaucoup de gens de ma circonscription, à Newmarket-Aurora, travaillent à l'aéroport et que beaucoup d'autres utilisent l'aéroport international Toronto-Pearson. Je suppose que je m'intéresse surtout aux trois grands aéroports qui seraient

probablement les plus touchés, Vancouver, Toronto et sans doute Montréal.

Les gens qui traversent la frontière pour profiter des aéroports américains de Buffalo, Seattle ou Plattsburgh doivent déjà donner ces renseignements au gouvernement américain. Par conséquent, à ce stade, il serait simplement malcommode pour mes électeurs d'être obligés d'aller à Buffalo ou de prendre un vol passant par la route de l'Atlantique ou du Pacifique pour aller aux Antilles. Avez-vous une estimation quelconque des répercussions que cela aurait sur l'économie de la région de Toronto?

M. Toby Lennox: Heureusement, je n'ai jamais eu à m'enfoncer dans ce gouffre.

Vous avez parfaitement raison. Et, soit dit en passant, les fuites ne se limitent pas à ces trois aéroports: 75 p. 100 de la population canadienne vit à moins de 200 milles de la frontière américaine. Cela signifie que tout aéroport situé dans ce rayon qui offre des services quelconques perdrait des clients qui iraient prendre l'avion de l'autre côté de la frontière. Cela se produirait très rapidement. À l'heure actuelle, quelque 10 millions de passagers partent de Toronto-Pearson à destination des États-Unis et un peu plus de 10 autres millions prennent l'avion pour d'autres destinations internationales, dont les Antilles. Cela comprendrait aussi l'Amérique centrale et...

Pour moi, les voyageurs qui partent pour les États-Unis ne courent probablement aucun risque car ils doivent déjà fournir des données IPV puisqu'ils atterrissent en territoire américain. Ce qui me préoccupe, c'est le secteur dans lequel nous avons les plus grandes perspectives de croissance, c'est-à-dire le trafic à destination de l'Amérique du Sud, de l'Asie et de l'Europe. Nous ne ferions qu'encourager les Canadiens à aller prendre l'avion aux États-Unis parce que nous aurions introduit des distorsions dans les routes aériennes pour des raisons qui n'ont vraiment rien à voir avec l'aviation. Par conséquent, nous ne ferions que promouvoir la croissance de Buffalo, Bellingham et Burlington.

Je dirais que les aéroports du pays sont menacés par ce genre de fuites. C'est une chose qui se produirait un peu partout dans le pays, pas seulement aux grands aéroports. Je comprends cependant votre point de vue.

Le président: Merci beaucoup.

Je voudrais maintenant remercier nos témoins de leur présence au comité aujourd'hui. Je remercie aussi notre témoin de San Francisco. Nous apprécions beaucoup votre apport. Il est possible que vous puissiez en voir les résultats dans la suite de vos travaux. Merci encore.

Nous allons faire une pause de trois minutes pendant que nos témoins quittent la salle. Nous nous occuperons ensuite des travaux du comité.

•

•

•(1230)

Le président: La séance reprend.

Avant de donner la parole à M. McCallum, je voudrais signaler que j'ai fait circuler un calendrier. Je vous prie de prendre note du fait que nous tiendrons une réunion supplémentaire le mercredi 1er décembre, de 15 h 30 à 16 h 30, pour discuter avec les responsables de Transports Canada du bruit et des questions liées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Le ministre viendra au comité le 6 décembre, de 15 h 30 à 16 h 30, pour l'étude des budgets supplémentaires. Nous aurons d'autres témoins le mardi 7 décembre, de 19 à 21 heures. Je propose de réserver une heure à Air Canada pour discuter de la LPPCAC et une autre heure à NAV Canada pour discuter du bruit des aéroports.

Je sais que c'est un programme serré, mais je crois que nous avons parlé au départ de passer à l'étude article par article le 2 décembre. Nous avons déjà quelques amendements. Je voudrais vous demander de communiquer les vôtres à la greffière le plus tôt possible.

Je n'ai pas l'intention de laisser s'engager des discussions avant la fin de la réunion parce que nous devons nous occuper de la motion de M. McCallum, comme le prévoit l'ordre du jour.

Je vous laisse donc penser à tout cela. Nous pourrions en discuter à la fin de la réunion.

À vous, monsieur Bevington.

● (1235)

M. Dennis Bevington: Monsieur le président, vous avez soulevé la question des amendements. Je crains que les autres questions à examiner ne nous laissent pas assez de temps pour discuter à la fin de la réunion. Nous avons entendu des témoins aujourd'hui, ce qui pourrait nous amener à envisager quelques autres amendements. Nous avons donc besoin d'un peu plus de temps pour y penser.

Le président: Eh bien, nous devons tenir une réunion du sous-comité pour prendre une décision à ce sujet. Je crois qu'il était déjà prévu de passer à l'étude article par article le 2 décembre.

M. Dennis Bevington: Il reste deux jours...

Le président: Je me rends compte que le calendrier est très serré.

M. Dennis Bevington: Nous avons également le 7 décembre, qui est prévu pour la sûreté de l'aviation civile.

Le président: C'est une réunion supplémentaire qui ne s'inscrit pas dans notre programme ordinaire.

M. Dennis Bevington: S'il y a d'autres amendements qu'il est impossible d'examiner dans ce laps de temps, nous pourrions peut-être, avec l'accord du comité, les présenter à cette réunion.

Le président: Nous pourrions en discuter au sous-comité. Je voulais simplement parler de cette question aux membres. Je sais que les délais sont serrés et, avec cette disposition...

M. Dennis Bevington: Un autre amendement est envisagé.

Mme Lois Brown: Le ministre a-t-il confirmé sa présence?

Le président: La dernière fois... À ma connaissance, le témoignage du ministre est confirmé.

Mme Lois Brown: Il viendra donc lundi.

Le président: Oui, absolument.

À la fin de la dernière réunion, monsieur McCallum n'était pas ici, mais nous avons discuté de sa motion.

Nous avons trois motions. La première traite de la documentation écrite et électronique... Je crois que je vais laisser M. McCallum nous expliquer cela.

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

Il y a trois motions, mais j'aimerais d'abord proposer celle qui porte le n° 2 sur cette feuille. Je vais peut-être simplement en donner lecture.

Le président: M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean: J'avais cru comprendre que les motions avaient déjà été proposées. Elles doivent être examinées dans l'ordre où elles ont été présentées au comité. La première traite du montant de 32 885 \$ prévu pour le cabinet du ministre. Je crois savoir que c'est de cette motion que nous sommes actuellement saisis.

Le président: On me dit que les motions n'avaient pas été proposées à la dernière réunion. Il serait donc conforme à la procédure que M. McCallum propose la motion de son choix.

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

La motion que je propose est ainsi libellée:

Que le Comité produise immédiatement un rapport provisoire à la Chambre concernant son étude de la date butoir du 31 mars 2011 pour tous les projets d'infrastructure, et que ce rapport mentionne ce qui suit:

Le Comité recommande au gouvernement d'agir dès maintenant en prolongeant de six mois la date limite pour le Fonds de stimulation pour tous les projets dans tout le Canada.

Je crois, monsieur le président, que la motion se passe de commentaires. De nombreuses municipalités ne seront pas en mesure de terminer certains de leurs projets. Elles n'ont pas de certitude et ne peuvent pas planifier. Nous croyons que la chose la plus simple et la plus logique à faire est d'accorder une prolongation générale de six mois à toutes les municipalités. Cela n'impose au gouvernement d'engager aucune somme supplémentaire et on ne peut pas s'attendre à ce que le chômage baisse radicalement dans les six prochains mois.

Pour toutes ces raisons et bien d'autres, nous croyons que c'est une bonne idée. Voilà donc ce qui est proposé au comité.

Le président: M. McCallum a proposé sa motion.

Y a-t-il débat?

Allez-y, madame Brown.

Mme Lois Brown: Monsieur le président, je ne suis pas sûre que le gouvernement fédéral a le droit de formuler une recommandation de ce genre puisque nos contrats sont municipaux et provinciaux. À moins d'avoir l'accord de tous les ordres de gouvernement, je ne crois pas que le gouvernement fédéral ait le droit d'agir ainsi.

Ce que nous demandons en fait, c'est une rupture de contrat. Nous avons un contrat avec les provinces et les municipalités prévoyant de verser un tiers de l'argent.

Nous essayons ici de rompre unilatéralement un contrat en formulant cette recommandation. Je ne crois pas que nous en ayons le droit, comme comité, sans procéder à des consultations.

● (1240)

Le président: À vous, monsieur Trost.

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

En me fondant sur mon expérience des comités, j'ai tendance à croire que les rapports doivent se baser sur les déclarations des témoins. Même si je n'étais pas ici tout le temps, puisque je ne suis membre du comité que depuis cet automne, les témoignages que j'ai entendus concernant cette question ne confirment pas les recommandations de mon collègue.

Je pense au témoignage des représentants de la SARM, ou Association des municipalités rurales de la Saskatchewan. Ils nous avaient expliqué que la Saskatchewan avait connu sa saison la plus difficile à cause de tous les événements qui se sont produits. Il y a eu des élections municipales dont on a parlé dans le reste du pays comme obstacle à la réalisation des projets. De plus, tout le pays a connu un temps exécrable pour le secteur du bâtiment pendant cette saison. Il y a eu beaucoup plus de pluie et beaucoup plus de mauvaises conditions atmosphériques que d'habitude.

D'autres régions du pays ont signalé des pénuries de main-d'œuvre et de matériaux. La Saskatchewan a également connu ce problème. Pour ce qui est la construction, nous avons des problèmes liés à l'exploitation des sables bitumineux. Nous avons la même demande de construction routière, de construction lourde que l'Alberta et cette région. Je sais que quelques autres membres du comité dont les circonscriptions ont souffert de la récession trouveront cela un peu étrange, mais ma circonscription avait un problème de pénurie de main-d'œuvre et, dans ces conditions, il est difficile de réaliser des projets. Je suis payé pour le savoir. J'ai travaillé avec des amis sur des projets privés. Cela a été difficile.

Pourtant, aussi étrange que cela puisse paraître, la Saskatchewan semble avoir terminé la plupart de ses projets. Saskatoon, qui a connu des conditions particulièrement difficiles, n'a que deux projets qui pourraient ne pas être complètement terminés. Le premier, dans le secteur sud de la ville, est terminé à 60 p. 100. Le second, dans ma circonscription, en est à 90 p. 100.

Si la Saskatchewan n'a pas besoin d'une prolongation de six mois — c'est ce que nous ont dit les représentants de la SARM, comme des représentants du Manitoba et d'ailleurs —, je ne vois pas pourquoi nous irions à l'encontre d'un grand nombre de témoignages que nous avons reçus.

L'autre raison pour laquelle je ne voudrais pas appuyer cette recommandation est un simple souci d'équité. Je représente 34 administrations locales. Nous avons de plus deux réserves indiennes dans ma circonscription. Elles n'ont pas toutes les mêmes ressources lorsqu'il s'agit d'accéder aux fonds, au matériel et aux moyens techniques des municipalités. Les administrations locales rurales de ma circonscription sont particulièrement désavantagées, mais elles s'en tiennent quand même aux règles.

En fait, chaque fois que le gouvernement a annoncé des programmes d'infrastructure, il a fallu que toutes les administrations présentent des soumissions par l'entremise des mêmes entreprises d'ingénierie pour essayer de réaliser leurs projets. C'est difficile. Nous n'avons pas demandé à être exemptés des règles pour présenter des soumissions et pour entreprendre les travaux. Dans le cas d'une petite municipalité, il faut tout donner à contrat, ce qui est un inconvénient par rapport aux grandes municipalités qui peuvent recourir à leurs propres travailleurs.

Nous avons affaire ici à une question de simple équité. Nous n'avons pas changé les règles au départ pour donner un avantage aux petites administrations locales. Maintenant, avec cette prolongation de six mois, nous allons aider les grandes municipalités. Elles ont toujours eu accès aux ressources et pu exercer davantage de pressions. Elles n'avaient pas besoin d'une marge de manœuvre aussi importante que les autres pour tenir compte des problèmes qui pouvaient se poser parce qu'elles ont accès à leurs propres équipes et à leur propre matériel, qui leur appartient.

C'est une simple question d'équité. Si tout le monde avait su au départ que les règles allaient être faussées, des projets différents

auraient été présentés. D'autres projets auraient pu l'emporter. C'est ma seconde objection à cette recommandation.

Permettez-moi de résumer. D'abord, je ne crois pas que les déclarations des témoins appuient ce qui est proposé ou ce que le député a déclaré. Ensuite, cette recommandation est contraire au principe fondamental de l'équité. Ce sont mes deux principales objections à ce rapport.

• (1245)

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Trost.

La parole est maintenant à M. Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas du tout d'accord avec M. Trost. C'est son gouvernement et son ministre qui ont dit qu'ils sont disposés à reporter l'échéance projet par projet et municipalité par municipalité. Ce que M. McCallum propose dans cette motion est très équitable car, si le gouvernement agissait à sa manière...

Le président: M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean: Je veux juste avoir une précision.

M. Dhaliwal dit que le gouvernement veut reporter l'échéance projet par projet. En réalité, il a dit qu'il serait « équitable et raisonnable » et qu'il examinerait la question projet par projet.

Est-ce bien là ce que vous avez voulu dire, monsieur Dhaliwal? Je n'en suis pas sûr. Je crois qu'il a dit qu'il serait « équitable et raisonnable » et que ce serait examiné projet par projet.

Je veux tout simplement m'assurer que nous sommes sur la même longueur d'onde.

M. Sukh Dhaliwal: C'est tout à fait exact. Nous sommes sur la même longueur d'onde.

Ce que M. McCallum propose élimine l'aspect politique des mesures à prendre. Nous savons que les projets se sont retrouvés dans les circonscriptions où des ministres conservateurs étaient au pouvoir. Cela est notoire. Nous ne voulons tout simplement pas maintenant que les municipalités situées dans des circonscriptions non conservatrices...

Le président: M. Jean souhaite obtenir une précision.

M. Brian Jean: Est-ce que M. Dhaliwal vient de dire que des ministres conservateurs étaient au pouvoir et que l'argent destiné à l'infrastructure a été réservé aux circonscriptions des ministres conservateurs?

J'aimerais le savoir, monsieur Dhaliwal, simplement pour être sûr.

Le président: Ce n'est rien d'autre que du débat.

M. Byrne invoque le Règlement.

L'hon. Gerry Byrne: Je veux simplement signaler qu'à ma connaissance, il n'y a rien dans la procédure ni dans les conventions qui permette d'invoquer le Règlement pour obtenir des précisions. Il me semble que c'est juste une question de débat.

Le président: Je viens de rendre une décision en ce sens.

Monsieur Dhaliwal, veuillez poursuivre.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

M. McCallum a en fait présenté une motion très équitable et très réfléchie. Toutes les municipalités qui n'ont pas fini et tous les projets qui ne sont pas terminés reçoivent le même traitement.

Comme Mme Brown l'a fait tout à l'heure, nous disons simplement que nous ne rompons aucun contrat. Tout ce que nous faisons du côté fédéral, monsieur le président, c'est donner le feu vert pour que l'échéance n'exerce pas des pressions indues sur les municipalités, qui n'obtiennent que 8 ¢ au dollar en impôts fonciers.

J'appuie M. McCallum et je demande aux membres du comité de l'appuyer aussi au lieu de faire de l'obstruction.

Je vous remercie.

Le président: Allez-y, monsieur Mayes.

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

Tous ces programmes de financement qui...

Mme Lois Brown: Puis-je demander une précision?

Le président: Il n'y a pas de précision qui vaille. Invoquez le Règlement si vous croyez pouvoir le faire.

Mme Lois Brown: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je veux tout simplement donner l'assurance à mes collègues d'en face que j'ai eu le plaisir de faire des annonces dans de nombreuses circonscriptions détenues par des députés de l'opposition.

Le président: Je dois vous arrêter. C'est du débat.

Veillez poursuivre, monsieur Mayes.

M. Colin Mayes: Merci, monsieur le président.

Tous ces programmes de financement sont assortis de lignes directrices précises convenues entre les partenaires de tous les niveaux de gouvernement ou, dans le cas des fonds de relance, dans le cadre de partenariats avec les municipalités et les provinces. Je serai vraiment inquiet si, tout à coup, nous décidons de prolonger la durée de cette entente car cela établirait un précédent tel qu'à l'avenir, rien n'empêcherait les députés de décider qu'il faut prolonger le programme parce que la municipalité qu'ils représentent n'a pas fait tous les efforts nécessaires pour terminer ses projets. Ils pourraient décider d'adopter une attitude de nonchalance à l'égard de ces programmes de financement.

Nous devons avoir une structure. Nous avons besoin de discipline au gouvernement pour gérer comme il faut l'argent des contribuables et les cycles budgétaires. Dans ce cas, nous devons également tenir compte des provinces et des municipalités. Notre ministre des Finances a établi un plan de relance qui devrait prendre fin le 31 mars pour que nous puissions mettre en œuvre un autre plan destiné à affronter les problèmes occasionnés par le déficit. Je m'inquiète du précédent qu'une telle mesure établirait.

Par ailleurs, pourquoi avoir choisi un délai de six mois? Pourquoi pas trois mois, cinq mois ou un an? Nous lançons tout à coup la nouvelle que le délai d'achèvement des projets est prolongé de six mois. Ce n'est pas très rationnel. Le ministre a dit à la Chambre que, s'il y a des difficultés, il est prêt à écouter et à collaborer avec nos partenaires, mais qu'en définitive, il est important de s'en tenir aux lignes directrices énoncées dans les ententes que nous avons conclues avec les provinces et les autres partenaires pour répartir les fonds de relance.

J'ai déjà été maire. Si, chaque fois que nous avons présenté une demande de financement aux ordres supérieurs de gouvernement, nous n'étions pas obligés de respecter les délais et d'utiliser l'argent

prévu, nous aurions fini par adopter l'attitude qu'il est possible de faire n'importe quoi. Je ne crois pas que les contribuables soient d'accord pour qu'on utilise ainsi leur argent. On ne pourrait pas le faire dans le secteur privé. J'estime que nous ne devrions pas le faire dans le secteur public. Nous devons faire preuve d'une certaine discipline.

Une fois de plus, je tiens à répéter que cela établirait un précédent. Qu'advient-il à l'avenir des lignes directrices régissant ces programmes de financement? Je ne vois pas où nous aboutirons en prenant ce genre d'initiative.

Comme je l'ai dit, j'aimerais que l'auteur de la motion me dise pourquoi il a choisi six mois plutôt que trois mois ou un an. D'où vient ce chiffre magique? Y a-t-il un plan de construction détaillé établissant que toutes ces choses seront faites en six mois? Aurons-nous à repasser par là encore une fois? C'est un cycle, que je ne voudrais pas commencer car, en toute franchise, cela prouverait que nous n'avons pas la compétence nécessaire pour mettre en œuvre ces programmes de financement et nous en tenir aux lignes directrices définies au départ.

Merci, monsieur le président.

• (1250)

Le président: M. Gaudet est le suivant.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

Premièrement, que les travaux soient terminés demain ou dans six mois, ça ne coûte pas un sou de plus au gouvernement.

Deuxièmement, quand on parle de justice, ça m'intéresse toujours. On sait que lors du dernier budget, le gouvernement a investi près de 10 milliards de dollars dans le secteur de l'automobile, concentré en Ontario, et quelque 200 millions de dollars dans la foresterie partout au Canada, alors que 60 p. 100 des activités forestières se déroulent au Québec. J'appelle ça de la justice — de la justice qui fait l'affaire de certains.

À présent, on va se parler à coeur ouvert. Quand c'est égal pour tout le monde, l'argent du Québec est aussi bon que celui de Toronto, de la Colombie-Britannique et de partout.

Je crois que le Québec a droit à son pourcentage. Je ne peux pas concevoir que des gens me parlent de justice ici, cet après-midi. Ça m'énerve, parce que si vous parlez comme ça, monsieur Trost, vous ne savez pas ce qu'est la justice. Quand ça fait votre affaire, c'est bon; quand ça ne fait pas votre affaire, vous êtes contre.

Dans ce cas, je vais voter en faveur de cet amendement.

Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Merci.

Allez-y, monsieur Watson.

M. Jeff Watson: Merci, monsieur le président.

J'ai quelques observations à formuler au sujet de la motion proposée.

Tout d'abord, je pense qu'il est prématuré de présenter un rapport, justement parce que les déclarations des témoins n'ont pas été très cohérentes. Certains semblaient vraiment avoir d'importantes difficultés, tandis que d'autres n'en avaient pas.

Ensuite, les témoins n'étaient pas du même avis au sujet des solutions possibles. Ils n'étaient pas tous d'accord pour une exemption générale ou pour une exemption de six mois.

De plus, nous n'avons pas entendu d'autres témoins qui pourraient ne pas être du tout d'accord. Nous n'avons pas entendu le maire de Windsor, en Ontario, où les projets suivent le calendrier prévu ou ont pris de l'avance. Je ne connais pas la réponse à cette question, parce que je ne la lui ai pas posée, mais s'il comparaisait devant le comité, serait-il l'accord pour une exemption générale de six mois? Nous ne le savons pas, mais il est possible que d'autres témoins soient complètement en désaccord avec la solution proposée.

Nous n'avons pas non plus entendu des témoins qui avaient pris de l'avance ou qui avaient réalisé des projets à un coût inférieur au budget prévu et ont déjà fait approuver, dans le cadre du FSI, d'autres projets devant être terminés dans le même délai. Que penseraient ces gens? Il y a des municipalités qui sont dans cette situation. Elles dépensent d'autres fonds parce qu'elles avaient fini à temps ou avaient pris de l'avance sur leur programme. Que penseraient-elles d'un tel rapport provisoire?

Monsieur le président, si la majorité des membres du comité nous ont déjà empêchés d'entendre ces témoins — qui existent bel et bien — et ont déjà abouti à une conclusion au sujet de la solution à adopter, pourquoi devrions-nous ne serait-ce qu'envisager la motion suivante de M. McCallum, qui propose de tenir davantage de réunions? Pourquoi ne pas conclure en laissant tomber le rapport provisoire et en rédigeant un rapport final concluant? Je crois que les témoignages à venir sont aussi importants que ceux que nous avons déjà entendus. Ils nous donneront, en fin de compte, un rapport fondé sur l'ensemble des témoignages.

Je ne suis donc pas disposé à appuyer cette motion, certainement pas dans sa forme actuelle. J'ai l'intention de voter contre, et je crois avoir donné de bonnes raisons pour le faire.

• (1255)

Le président: À vous, monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Peut-être aurait-il été préférable de reporter d'une semaine le vote sur cette motion. J'y ai pensé sérieusement et je me suis rappelé que depuis la reprise des travaux parlementaires, le 20 septembre, j'ai posé des questions au ministre à plusieurs reprises, personnellement et au nom de mon parti. On a reçu des représentants des unions municipales d'à peu près toutes les régions du Canada, dont deux du Québec, qui demandaient le report de cette date butoir.

Il y avait un problème au Québec à cause d'un manque d'information. La ministre Courchesne, présidente du Conseil du trésor du Québec, est venue rencontrer le ministre Strahl, qui a en main toutes les informations pour prendre sa décision. Je pense que le fruit est maintenant mûr et que la motion se devrait d'être adoptée. Il y a assez longtemps que l'on tergiverse. Les municipalités ont besoin de savoir s'il y a report ou non de la date butoir.

Après mûre réflexion, j'ai décidé d'appuyer la motion, alors

[Traduction]

Je propose de passer au vote.

Le président: Malheureusement, vous ne pouvez pas demander de passer au vote tant que nous avons encore des gens sur la liste. J'ai encore quatre ou cinq noms. Il est 12 h 59, et il y a un comité qui doit siéger à 13 heures.

Je vais lever la séance. Nous poursuivrons ce débat à la prochaine réunion. Je dois avertir les membres du comité que cela empiétera sur ce que nous avons prévu de faire le 2 décembre.

Nous poursuivrons ce débat avant de passer à l'étude article par article.

L'hon. John McCallum: Est-ce que cela signifie que le débat constituera le premier article à l'ordre du jour?

Le président: Le débat est en cours. Il faut qu'il en soit ainsi.

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>