



Chambre des communes  
CANADA

# **Comité permanent de la sécurité publique et nationale**

---

SECU • NUMÉRO 051 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 14 juin 2007**

—  
**Président**

**M. Garry Breitkreuz**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

**<http://www.parl.gc.ca>**

## Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le jeudi 14 juin 2007

• (1105)

[Traduction]

**Le président (M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, PCC)):** La séance est ouverte. C'est la séance numéro 51 du Comité permanent de la sécurité publique et nationale.

Avant de procéder à l'audition des témoins, je demanderais aux médias de bien vouloir quitter la salle. Une caméra va rester ici.

Il s'agit d'une séance d'information sur la liste de personnes interdites de vol et nous recevons deux représentants du ministère des Transports. Nous avons le plaisir d'accueillir M. Allan Kagedan et Mme Linda Savoie. Nous avons hâte d'entendre ce que vous avez à nous dire et de discuter ensuite avec vous.

D'habitude, les témoins peuvent faire une déclaration préliminaire s'ils le désirent, après quoi nous passons aux questions et observations.

Monsieur Kagedan.

**M. Allan Kagedan (chef, Politique de la sûreté - aviation, Sûreté et préparatifs d'urgence, ministère des Transports):** Merci.

[Français]

C'est pour moi un grand plaisir de m'adresser à vous ce matin.

[Traduction]

Je voudrais vous remercier en mon propre nom et au nom de Transports Canada de nous avoir invités à discuter du programme avec vous. Transports Canada a pour politique d'informer le public au maximum de la nature du programme, de ses objectifs et de son fonctionnement.

En fait, la semaine dernière, Transports Canada a lancé un site Internet, [www.protectiondespassagers.gc.ca](http://www.protectiondespassagers.gc.ca), dans les deux langues officielles pour aider les Canadiens à comprendre le programme, ses exigences et ses objectifs. La transparence et la communication nous permettent d'obtenir des programmes meilleurs et plus efficaces. J'ai passé les deux dernières années à parler de ce programme aux Canadiens de tout le pays, aux groupes de défense des libertés civiles, à des groupes de certaines communautés qui craignent que le programme ait des conséquences négatives pour eux. J'ai également passé beaucoup de temps avec le Commissariat à la protection de la vie privée. Et tout cela nous a été très utile.

Je voudrais simplement vous parler un peu de certaines questions qui ont été soulevées ici la semaine dernière. Je commencerai par dire que notre sujet de ce matin est le programme, mais aussi la sûreté du transport aérien. La sûreté aérienne demeure un important sujet de préoccupation pour le Canada et c'est pour assurer la sécurité des passagers et aussi celle du grand public, suite aux tragiques événements du 11 septembre, que nous établissons des programmes de sécurité. Nous le faisons de façon à ce que ces programmes

améliorent la sécurité, soient efficaces et correspondent aux autres valeurs canadiennes telles que la protection de la vie privée.

Pendant les quelques minutes qui suivent, je voudrais surtout mettre l'accent sur l'efficacité du programme — une question qui a été soulevée, je crois, la semaine dernière — et revenir sur certains arguments qui ont été invoqués à ce moment-là.

Les mesures de sécurité forment un système complexe. Aucun des dispositifs en place n'est suffisamment parfait pour pouvoir remplacer tous les autres. Malheureusement, personne n'a encore trouvé le dispositif parfait. Personne n'a trouvé la solution idéale. Il faut combiner un ensemble de dispositifs de façon à ce qu'ils forment un tout plus fort que chacun de ses éléments. Ce dont nous parlons ici c'est donc d'un dispositif parmi d'autres.

Comme il est question de l'identité, des documents d'identification et qu'on en a beaucoup parlé, je crois qu'on a dit, la dernière fois, qu'une personne qui veut contourner le système n'a qu'à prendre une fausse identité. En général, même si le programme s'applique à la fois aux vols entre les villes canadiennes et aux vols internationaux, le document utilisé pour les voyages internationaux est le passeport. Aucun document n'est parfait, mais le passeport figure parmi nos pièces d'identité les plus solides, car il intègre des éléments de sécurité qui sont constamment améliorés. Voilà donc pour cette question.

J'ajouterais que les personnes que nous visons — elles ne sont pas nombreuses, ce qui est une excellente chose — sont des individus qui ont démontré, par leur comportement, qu'ils pouvaient représenter une menace à bord d'un avion. Cela veut dire qu'il s'agit également de personnes qui intéressent les forces policières et d'autres organismes. Bien entendu, la police et les organismes de sécurité ont notamment pour rôle de détecter les fausses pièces d'identité. C'est certainement une de leurs fonctions. Par conséquent, si vous avez un certain nombre de gens — ils sont peu nombreux — qui cherchent à se faufiler avec de fausses pièces d'identité, cela fait partie du travail des services de sécurité et de renseignement qui ont pour rôle de découvrir et de contrer ce genre de problème. Voilà pour cette autre question.

Comme vous le savez, on a aussi demandé s'il y avait eu des études démontrant l'efficacité des mesures prises. Cela pose un petit problème de méthodologie en ce sens que, lorsque vous examinez les divers systèmes de sécurité, il est difficile de prouver qu'un problème n'a pas eu lieu. Lorsque vous verrouillez les portes de votre automobile, savez-vous combien de voleurs de voitures vous avez dissuadés? Vous n'en savez rien. Vous êtes simplement contents que votre auto soit toujours là et qu'elle n'ait pas été volée. Pourtant, nous ne disons pas qu'il n'y a pas eu d'études quant au nombre de voleurs d'automobiles qui ont été dissuadés et que, pour cette simple raison, il vaut mieux ne pas verrouiller les portes de nos automobiles. Cela pose donc un petit problème de méthodologie.

Je ferais également valoir que, dans ce genre de situation, si vous vous basez sur les statistiques, il ne faut pas oublier que si un système de sécurité réussit à prévenir un incident comme ceux dont nous parlons, nous en aurons tiré un avantage des centaines de fois supérieur à son coût. Tel est le but des systèmes de sécurité. Les incidents dont nous parlons sont extrêmement graves. Nous savons tous de quel genre d'incidents il s'agit. Ils sont encore frais dans nos mémoires.

Voilà donc de quoi il est question. Si nous pouvons éviter ne serait-ce qu'un incident de ce genre, si nous avons cette chance, ce sera très important.

En l'absence d'études, sur quoi nous basons-nous? Nous examinons les mesures qui ont été prises en établissant des listes — des listes de surveillance, si vous voulez — les mesures prises par les gouvernements, par l'industrie, par les Nations Unies, par d'autres institutions. Si ces mesures ont été prises c'est parce que les organismes en question les ont jugées efficaces.

Tel est le contexte dans lequel j'espère que nous examinerons la question de l'efficacité. Les listes de surveillance pour le contrôle aux frontières — et non pas pour ce programme-ci étant donné qu'il n'a pas encore commencé — ont réussi à empêcher des individus ayant des antécédents criminels, des antécédents terroristes, de franchir des frontières. C'est pour cette raison que les listes de surveillance existent. Si elles n'avaient aucune efficacité ou aucune utilité, elles n'existeraient pas.

Nous constatons également que nous ne voyons pas les pays renoncer à ce genre de mesures. Nous constatons qu'ils s'intéressent à ces systèmes et à ces projets pilotes et qu'ils cherchent des moyens de les améliorer afin d'obtenir de bons résultats.

Merci.

• (1110)

**Le président:** Merci beaucoup.

J'ai hâte que nous entamions la discussion. Comme d'habitude, nous commençons par l'opposition officielle.

Madame Barnes, s'il vous plaît.

**L'hon. Sue Barnes (London-Ouest, Lib.):** Merci.

Je vous demanderai seulement de confirmer que le programme de protection des passagers va commencer le 18 juin.

**M. Allan Kagedan:** C'est exact.

**L'hon. Sue Barnes:** Je ne suis pas certaine que tous mes concitoyens consultent le site Web de Transports Canada, alors qu'avez-vous prévu d'autre pour informer les Canadiens?

**M. Allan Kagedan:** Le programme se fonde sur la Loi sur la sécurité publique, qui a été adoptée en 2004 après plusieurs années de discussions au Parlement et plusieurs années d'étude.

En octobre 2006, un règlement décrivant le programme a été publié. Le ministère a alors fait connaître le programme en affichant sur Internet des renseignements sur la façon dont il fonctionnera, sur les exigences concernant les pièces d'identité, et le reste. C'était en octobre 2006.

Le ministère a pris les dispositions suivantes. Des annonces ont été publiées dans les journaux de tout le pays au début du mois, les 6 et 9 juin, je crois. D'autres annonces seront publiées dans les journaux la semaine prochaine. Ces informations sont diffusées en anglais, en français et dans les langues autochtones du Nord. De plus, de nombreux médias ont parlé du programme et ont aidé le ministère à informer le public de sa mise en place prochaine.

Il y aura également de la publicité à la radio, dans les sites Web, dans les sites Web de voyage, etc. Les transporteurs aériens ont reçu des affiches et d'autre matériel publicitaire. En fait, quelqu'un a eu l'idée de créer des petites étiquettes pour bagages qui donnent de l'information sur le programme.

Pour ce qui est de son impact, toute personne qui se rend en avion aux États-Unis ou dans un autre pays a besoin d'un passeport et c'est le cas depuis le 23 janvier 2007. Par conséquent, les voyageurs ont l'habitude de se servir d'un passeport qui répond aux exigences du programme ou les surpasse. Le problème se pose pour les gens qui voyagent en avion entre deux villes canadiennes, car jusqu'ici, la loi n'exigeait pas de pièces d'identité. Elles étaient toutefois exigées dans le cadre de la procédure mise en place par de nombreuses compagnies aériennes.

**L'hon. Sue Barnes:** J'ai également d'autres questions. Diffusez-vous des annonces à la télévision?

**M. Allan Kagedan:** À ma connaissance, il n'y aura pas d'annonces à la télévision. Nos responsables des communications ont décidé quels étaient les moyens les plus efficaces de rejoindre le public.

**L'hon. Sue Barnes:** Je crains fort que la plupart de mes concitoyens qui prendront l'avion cet été ne soient pas au courant des répercussions que cela peut avoir pour eux. Est-il possible de téléphoner à l'avance à l'aéroport pour savoir si on est sur cette liste afin de ne pas avoir de difficultés si l'on doit faire un voyage d'affaires, partir en vacances en famille ou prendre un vol quelconque?

Les gens ont-ils un moyen d'éviter de se retrouver dans une fâcheuse situation à l'aéroport? Je sais que nous essayons tous de remédier à un problème de sécurité bien réel, mais j'aimerais avoir la réponse à cette question.

•(1115)

**M. Allan Kagedan:** Les gens peuvent-ils faire quelque chose? Encore une fois, tel qu'il est conçu, le programme suit certaines lignes directrices qui sont décrites dans notre site Web. Vous reconnaîtrez sans doute que les gens qui répondent à ces critères ne sont pas très nombreux. Nous parlons d'individus qui ont fait partie d'un groupe terroriste et que l'on peut raisonnablement soupçonner de mettre en danger la sécurité d'un avion, la sécurité du public; d'individus qui ont été reconnus coupables d'un ou plusieurs crimes graves contre la sûreté aérienne, ce qui ne s'applique pas à beaucoup de gens, je pense; d'individus qui ont été reconnus coupables d'une ou plusieurs infractions graves mettant la vie des gens en danger, qui ont été condamnés et qui pourraient s'attaquer à un transporteur aérien, à des passagers ou à des membres d'équipage. Je ne m'attends donc pas à ce que beaucoup de gens aient des problèmes cet été.

Quant à dire aux gens si leur nom est sur la liste, cela irait à l'encontre de l'objectif du programme. Bien entendu, si vous révélez à ce genre d'individu qui se prépare à...

**L'hon. Sue Barnes:** Excusez-moi, mais la réponse est-elle qu'il est impossible de le savoir avant d'arriver à l'aéroport car personne n'a accès à cette liste; c'est une liste entièrement confidentielle?

**M. Allan Kagedan:** C'est une liste confidentielle pour leur propre sécurité.

**L'hon. Sue Barnes:** Merci.

Je ne m'inquiète pas tant de savoir si vous pensez pouvoir attraper un terroriste avec cette liste. Je m'inquiète pour la personne qui se rend à l'aéroport, car la semaine dernière on nous a dit que si le centre d'opération sera ouvert 24 heures sur 24 et sept jours sur sept ce sera pour permettre à la compagnie aérienne de savoir si le nom d'un passager correspond à un nom sur la liste. Il va y avoir des erreurs, comme il y en a eu avec la liste de personnes interdites de vol aux États-Unis que nous utilisons certainement maintenant.

Je voudrais simplement être sûre de bien comprendre. Une personne qui figure sur la liste par erreur n'a aucun moyen de faire modifier la décision et de monter à bord de l'avion avant que son cas ne soit réexaminé ce qui, d'après ce que vous avez dit, va prendre au moins 30 jours. Si j'ai bien compris, tel est votre objectif.

**M. Allan Kagedan:** Merci.

Lorsqu'une personne arrive à l'aéroport, elle doit produire une pièce d'identité. Le but de cette pièce d'identité est de la distinguer des personnes inscrites sur la liste. Par conséquent, au cas où votre nom correspondrait à un nom sur la liste... le risque est mince, car la liste a été établie en fonction de critères très stricts et très précis. Nous l'avons établie très soigneusement, en tirant la leçon de l'expérience des autres pays. Si vous produisez votre pièce d'identité, cela permettra de vous distinguer de la personne inscrite sur la liste et vous pouvez alors prendre votre vol. Cela ne pose aucun problème.

La situation dont vous parlez est la situation peu probable d'une personne dont le nom, le sexe, la date de naissance et les autres renseignements confirmeraient qu'elle figure vraiment sur la liste. Il s'agit là d'une situation très différente qui aurait lieu d'inquiéter tous les passagers à bord de l'avion et tous les gens vivant dans cette ville étant donné le genre d'incident dont nous parlons.

**L'hon. Sue Barnes:** Merci.

Pourriez-vous nous communiquer vos listes? Lorsque quelqu'un est sur la liste, disons que c'est par erreur et que vous refusez que cette personne prenne l'avion... ces listes sont déjà là et de toute évidence elles ont déjà été échangées avec les compagnies aériennes

des autres pays. Combien de pays ont des listes de passagers interdits de vol en plus des États-Unis?

**Le président:** Ce sera votre dernière question.

**L'hon. Sue Barnes:** J'y reviendrai au prochain tour, car cela suscite un tas de questions.

**M. Allan Kagedan:** Je vais simplement essayer de vous expliquer avec qui nous partageons la liste. Si vous voulez empêcher ce genre d'individus de monter à bord d'un avion, vous devez dire aux personnes chargées de contrôler l'accès à l'avion qui ils sont. Voilà comment vous faites. Autrement, ce n'est pas possible. Il faut fournir les bons renseignements aux bonnes personnes, au bon moment, pour être efficace; autrement, vous perdez la partie. Avec le terrorisme, vous n'avez pas de deuxième chance. Ce sont des mesures préventives.

Nous échangeons la liste avec les transporteurs aériens. Notre règlement précise qu'ils ne sont pas autorisés à partager ces renseignements avec qui que ce soit d'autre. De plus, nous leur faisons signer un protocole d'entente qui précise comment ils doivent assurer la confidentialité et la sécurité de la liste de façon à répondre aux préoccupations concernant la protection des renseignements personnels et la sécurité. Il est nécessaire de communiquer ces renseignements en établissant un juste équilibre entre la sécurité du public et la sécurité de la personne qui est un droit humain fondamental. Nous communiquons ces renseignements, mais dans ce but et nous imposons des conditions très strictes pour la divulgation de cette information.

•(1120)

**Le président:** Merci.

Pour le moment, cette liste s'applique uniquement au transport aérien. Elle ne s'applique pas aux autres moyens de transport.

**M. Allan Kagedan:** C'est exact, elle s'applique à l'aviation.

**Le président:** Monsieur Ménard.

[Français]

**M. Serge Ménard (Marc-Aurèle-Fortin, BQ):** Merci, monsieur le président.

La première chose qui m'intrigue dans l'établissement de ce système, et qui en est l'élément le plus important, c'est évidemment la confection de la liste. Le reste est vraiment administratif. Qui, au gouvernement, est le plus susceptible de déterminer qui présente un risque pour l'aviation au pays, soit parce que l'individu ait été terroriste ou relié à des mouvements terroristes, ou encore condamné? Je ne pense pas que ce soit le ministère des Transports. Je fais pleinement confiance au ministère des Transports pour déterminer ce qui fait qu'un avion peut voler de façon sécuritaire et prévenir les accidents. Cependant, qui a l'expertise, au ministère des Transports, pour déterminer qui représente un risque pour la sécurité? N'est-ce pas plutôt au ministère de la Sécurité publique de le faire?

[Traduction]

**M. Allan Kagedan:** Cette question porte sur la façon dont les décisions sont prises. C'est une décision très difficile à prendre, car il faut tenir compte du comportement, des activités et essayer d'évaluer le risque.

Transports Canada a un groupe consultatif composé de membres de la GRC et du SCRS qui nous conseillent grâce à leur expertise dans le domaine des affaires criminelles et de la sécurité nationale. Transports Canada a son propre champ d'expertise. Nous connaissons bien les avions. Nous savons comment ils sont construits. Nous connaissons l'épaisseur du revêtement de l'appareil. Nous connaissons bien les avions et la façon dont ils fonctionnent. Nous apportons ces connaissances parce que la décision tient compte à la fois de l'individu, de son comportement, de ses intentions, des mesures de sécurité existantes et de la sécurité des transports ainsi que des particularités physiques de l'avion. Vous réunissez plusieurs catégories d'experts pour prendre cette décision importante qui peut avoir d'importantes conséquences pour un très petit nombre d'individus.

[Français]

**M. Serge Ménard:** On pourrait en discuter longtemps, mais je passerai à autre chose. Il me semble que n'importe qui peut comprendre qu'un avion est un véhicule fragile. Il me semble que l'essentiel de l'expertise voulue relève de la sécurité plutôt que du transport. Cependant, ce n'est pas vous qui en avez décidé ainsi.

Relativement aux questions soulevées la dernière fois, vous avez dit qu'il était très difficile de prouver le négatif. Par rapport à nos inquiétudes, je trouve que vous cherchez vraiment à la mauvaise place. Vous auriez dû chercher là où la preuve du positif existe. La preuve du positif, ce sont les incidents et les attentats terroristes qui ont eu lieu. On est certain qu'ils ont eu lieu. On peut vérifier si les gens qui les ont commis présentaient des caractéristiques qui nous auraient permis de prévoir qu'ils représentaient un danger.

Je ne sais pas s'il existe de telles études; pour ma part, je n'en connais pas. Il semble que ceux qui vous ont précédé n'en connaissaient pas non plus. Ce qu'on connaît généralement, dans le public, c'est qu'il n'y avait pas grand-chose sur les responsables des incidents du 11 septembre qui les auraient fait mettre sur la liste. Pas plus que sur celui qui prétendait avoir des explosifs dans ses talons et ainsi de suite.

Avez-vous cherché seulement du côté de la preuve négative ou bien là où des preuves positives peuvent être établies?

[Traduction]

**M. Allan Kagedan:** Encore une fois, merci.

Là encore, cela soulève des questions concernant la vie privée, etc. Nous envisageons des mesures préventives. Nous ne cherchons certainement pas à attraper des gens, mais plutôt à protéger tout le monde.

Par conséquent, est-il arrivé que des individus mal intentionnés essayent de monter à bord d'un avion sous leur véritable identité? Il y en a eu. C'est ce qui s'est passé dans le cas du 11 septembre et c'est ce qui s'est passé dans le cas de Richard Reid.

•(1125)

[Français]

**M. Serge Ménard:** Y a-t-il des gens impliqués dans les incidents du 11 septembre qui auraient été sur une liste de personnes interdites de vol?

[Traduction]

**M. Allan Kagedan:** À l'époque, il n'y avait pas de véritables listes des passagers interdits de vol.

Le gouvernement a de nombreuses responsabilités. Une de ses responsabilités premières est de protéger les citoyens et la sécurité de la personne est un droit humain fondamental. Par conséquent, il

s'agit de travailler très fort, en se servant des pouvoirs d'enquête légaux qui permettent d'appliquer la loi, pour essayer d'empêcher certains crimes. Et vous le faites avec tous les systèmes à votre disposition. Vous devez pour cela les concevoir avec soin, protéger les renseignements personnels et avoir un système efficace afin que les gens puissent voyager comme ils désirent le faire. Il faut toutefois que vous obteniez le maximum de renseignements de façon légale pour empêcher ce genre d'individus de prendre place à bord des avions.

[Français]

**M. Serge Ménard:** Je crois que vous n'avez pas répondu à ma question du tout. Je ne crois même pas que vous ayez fait un effort pour y répondre. Mais vous savez, ne pas répondre, c'est une réponse. Je comprends très bien votre réponse: c'est que vous n'avez jamais vérifié. Si on avait appliqué les mesures actuelles dans le passé, vous ne savez pas si on aurait évité un incident qui s'est produit.

Je vais poser ma troisième question. Nous sommes très préoccupés par le fonctionnement d'une liste américaine de personnes interdites de vol et les erreurs qui ont été commises. Avez-vous étudié la raison pour laquelle ces erreurs ont été commises, de façon à les éviter au Canada? Par exemple, pourriez-vous nous expliquer pourquoi Bill Graham, le ministre canadien de la Défense et des Affaires extérieures, était sur la liste américaine de personnes interdites de vol? Pourquoi John Williams, l'un de nos collègues de la Chambre des communes, était-il aussi sur la liste américaine de personnes interdites de vol, tout comme le sénateur Edward Kennedy? Pourquoi le chanteur Cat Stevens — je ne connais pas son nom islamique; j'aimais beaucoup sa musique quand j'étais jeune...

**Des voix:** Ah, ah!

[Traduction]

**M. Serge Ménard:** Et je continue d'écouter sa musique.

[Français]

Comment se fait-il que ces gens se soient retrouvés sur la liste américaine de personnes interdites de vol? Qu'allez-vous faire pour éviter des erreurs aussi grossières?

**M. Allan Kagedan:** Merci bien. C'est une question très importante.

[Traduction]

Je comprends, mais j'aimerais préciser une chose. Je vais me reporter à ce qu'ont dit les médias. Dans le cas de Bill Graham et de Ted Kennedy, ils n'étaient pas sur la liste des personnes interdites de vol. C'était une simple homonymie et le problème a été réglé. Seuls les noms correspondaient et cela a été confirmé. En général, ce genre de situation cause un retard, mais cela n'empêche pas les personnes en question d'embarquer. Ce n'est pas du tout la même chose et malheureusement, les médias n'ont pas fait la distinction.

Par conséquent, si vous n'êtes sur aucune liste des personnes interdites de vol, le fait que vous devez présenter des pièces d'identité avec votre date de naissance, etc. entraîne un certain retard. C'est un inconvénient, mais le problème serait beaucoup plus grave si l'une des personnes dont nous parlons se trouvait à bord d'un avion. Je pense que vous serez d'accord.

[Français]

**M. Serge Ménard:** John Williams!

[Traduction]

**M. Allan Kagedan:** Par conséquent, qu'avons-nous fait pour réduire cet inconvénient? C'est très important et très utile. Nous avons créé des lignes directrices, comme je l'ai déjà mentionné. Elles sont très précises. Les listes sont très détaillées. Cela a pour effet immédiat de réduire le nombre de personnes répondant à ces caractéristiques et cela réduit donc la possibilité de concordance et d'erreur. Le risque d'erreur est donc diminué.

Nous avons créé un centre d'opération fonctionnant sept jours sur sept 24 heures sur 24, sur place, où vous pouvez montrer des pièces d'identité afin de pouvoir fournir non seulement votre nom, sexe et date de naissance, mais aussi d'autres renseignements — si vous avez un passeport ou un permis de conduire avec votre adresse — pour régler la question immédiatement. Par conséquent, nous veillons à ce que seules les personnes visées soient interdites de vol. Deuxièmement, nous avons créé une interaction au moment de l'embarquement pour clarifier les choses si votre nom correspond à un nom sur la liste.

Pour revenir à ce que j'ai dit tout à l'heure, il est important de faire la distinction entre le cas d'une personne dont le nom correspond à un des noms sur la liste et dont l'embarquement est retardé — ce qui est un inconvénient — et le cas d'une personne qui se voit refuser l'embarquement. Le refus d'embarquement est beaucoup plus grave. Dans le cas du programme canadien, c'est le ministre des Transports qui prend cette décision. Elle est prise à ce moment-là à partir des renseignements reçus et pour assurer la sécurité de toutes les personnes à bord de l'avion et, de façon plus générale, de l'aéroport et des zones avoisinantes.

Il est donc important de ne pas confondre ce qui se passe quand le nom correspond à un nom sur la liste, un inconvénient que l'on s'efforce de résoudre très rapidement — et la décision d'inscrire quelqu'un sur la liste, qui est prise conformément aux lignes directrices. Cette décision doit reposer sur certains renseignements.

• (1130)

**Le président:** Merci.

Nous avons légèrement dépassé la durée de ce tour, mais M. Ménard a posé une excellente question. Je me demande simplement comment la liste est établie. Pouvez-vous nous dire comment elle est établie? Dans votre déclaration préliminaire, vous avez dit que si une personne a un casier judiciaire ou s'est livrée à des activités criminelles, elle sera inscrite sur la liste. Mais il doit y avoir d'autres critères...? Pourriez-vous nous en parler?

**M. Allan Kagedan:** Bien entendu, il ne suffit pas d'avoir un casier judiciaire. Nous parlons ici d'une personne qui a été reconnue coupable d'un ou plusieurs crimes graves contre la sûreté aérienne. Il ne s'agit pas d'un casier judiciaire ordinaire, mais d'antécédents criminels très particuliers. Voilà le genre d'individus dont nous parlons.

Nous essayons d'obtenir les renseignements nécessaires pour justifier la décision extrêmement grave d'inscrire quelqu'un sur la liste. Ces renseignements sont obtenus par divers moyens; les Nations Unies ont une liste de plus de 200 terroristes. Ces renseignements ont donc été obtenus. Les renseignements proviennent de diverses sources. Les forces policières ont des liens avec d'autres organisations policières et les services de sécurité ont des liens avec d'autres services de sécurité.

Il faut ensuite vérifier la fiabilité de l'information. Cela n'a rien d'inhabituel ou d'extraordinaire. Lorsque vous recevez des renseignements, vous vous interrogez sur leur validité. Cela fait partie

intégrante de l'analyse de l'information. Si vous jugez qu'il s'agit de renseignements pertinents et valides, vous les soumettez aux services de police, aux services de renseignement et à Transports Canada, vous faites l'évaluation et vous prenez la décision.

**Le président:** Consultez-vous également les agences de renseignement?

**M. Allan Kagedan:** La GRC et le SCRS ont des contacts avec les autres organismes. C'est normal, car pour la prévention du terrorisme, il est important d'échanger des renseignements. Il faut que ce soit contrôlé et supervisé très sérieusement. Voilà comment nous fonctionnons.

**Le président:** Monsieur Comartin, s'il vous plaît.

**M. Joe Comartin (Windsor—Tecumseh, NPD):** Savez-vous s'il y a actuellement des pourparlers en vue de différer la mise en oeuvre de la liste des personnes interdites de vol au Canada?

**M. Allan Kagedan:** Je n'en ai pas entendu parler.

**M. Joe Comartin:** Il y a eu une discussion à ce sujet la semaine dernière et je dois dire que même si vous avez vanté les vertus du programme aux Canadiens, je n'ai pas très bien compris comment les adolescents seront traités.

Madame Savoie, lorsque vous étiez ici la semaine dernière, vous avez dit certaines choses dont j'ai ensuite entendu des versions différentes dans les médias. Je ne sais pas ce que je dois croire. Par conséquent, pourriez-vous nous dire maintenant ce qui se passera pour un jeune de moins de 16 ans ou de moins de 12 ans qui se présentera sans passeport?

**Mme Linda Savoie (directrice, Accès, vie privée et réexamen, Services de la haute direction, ministère des Transports):** En fait, je ne suis pas la mieux placée pour vous répondre, car mes responsabilités sont très précises et très limitées. Je m'occupe des personnes qui n'auront pas le droit d'embarquer. Lorsque le centre d'opération ouvert 24 heures sur 24 refusera qu'une personne monte à bord, il m'informerera du refus et en informera également le passager.

**M. Joe Comartin:** Très bien.

Monsieur Kagedan, pourriez-vous répondre?

**M. Allan Kagedan:** Merci beaucoup.

Je crois qu'il y a eu une discussion sur les difficultés qui se posent dans le cas des enfants âgés de plus de 12 ans. Pour les voyages internationaux ou les voyages aux États-Unis, vous avez besoin d'un passeport quel que soit votre âge.

Néanmoins, à l'intérieur du Canada, cela peut poser des difficultés. Pour essayer de rejoindre les familles qui pourraient voyager cet été, le ministre des Transports a annoncé, la semaine dernière, que les jeunes âgés de 12 à 17 ans ne seraient pas entièrement soumis aux exigences concernant les pièces d'identité. Autrement dit, ils n'auront pas à fournir deux pièces d'identité ou une pièce d'identité avec photo, mais une seule pièce d'identité pendant les mois d'été, du 18 juin au 18 septembre.

La décision a été prise pour aider les familles. On l'a également prise en sachant que nous avons un système de sûreté aérienne assez solide qui comprend d'autres dispositifs, comme je l'ai déjà mentionné, et que l'on peut donc accorder cette exemption d'une durée limitée pour permettre aux gens d'obtenir les documents nécessaires.

Je voudrais toutefois en profiter pour expliquer un peu pourquoi l'âge a été fixé à 12 ans. Comment en sommes-nous arrivés à cet âge?

• (1135)

**M. Joe Comartin:** Non, nous n'avons pas suffisamment de temps.

Voyons ce qui se passera lorsqu'un jeune de 12 ans, de 16 ans ou de 18 ans se présentera à l'aéroport. Qui décide de ce qui constitue une pièce d'identité acceptable?

**M. Allan Kagedan:** Le site Web, [www.protectiondespassagers.gc.ca](http://www.protectiondespassagers.gc.ca) donne la liste des pièces d'identité acceptables qui sont des documents émis par le gouvernement. Nous voulons, en effet, que ce document d'identité soit émis par une autorité compétente. Il s'agit par exemple des pièces d'identité provinciales, les cartes d'assurance-santé dont la plupart des enfants ont besoin pour pouvoir recevoir des vaccins. Il faut qu'ils soient vaccinés pour pouvoir fréquenter l'école. Tous les Canadiens peuvent obtenir un certificat de naissance. Par conséquent, nous demandons à ces adolescents de produire un document d'identité émis par le gouvernement.

**M. Joe Comartin:** Lorsqu'ils se présentent avec ce document, le personnel a-t-il une liste qu'il peut consulter pour savoir si ce document répond aux exigences?

Je voudrais également savoir s'il y a des exceptions. S'il y a une liste des documents acceptables qui permet au préposé de prendre rapidement une décision, y a-t-il des exceptions à la liste?

**M. Allan Kagedan:** Oui, les transporteurs aériens sont parfaitement au courant des documents qui figurent sur la liste. Nous travaillons en collaboration très étroite avec eux. C'est le règlement et les gens doivent s'y conformer.

Le problème ne se pose pas vraiment si vous allez aux États-Unis ou dans un autre pays, car vous avez besoin d'un passeport de toute façon, mais pour les voyages au Canada, il s'agit de faire savoir aux gens qu'ils ont besoin d'une pièce d'identité. Pour prendre l'avion, vous avez besoin d'une pièce d'identité.

Encore une fois, cela fait déjà des décennies que les transporteurs aériens ont l'habitude d'exiger une pièce d'identité. En fait, certaines personnes nous ont dit: « C'est nouveau? Vous plaisantez. Nous pensions que cette exigence avait toujours existé ».

Certaines personnes vont donc peut-être devoir s'adapter. Voilà pourquoi nous informons le public et voilà pourquoi le ministre a décidé d'accorder cette exemption pendant l'été pour réduire les exigences concernant les pièces d'identité.

**M. Joe Comartin:** Je voudrais revenir sur une chose.

Il y a quelque part une liste imprimée que le préposé à l'aéroport va consulter.

**M. Allan Kagedan:** Oui.

**M. Joe Comartin:** Y a-t-il des exceptions possibles? Le personnel est-il autorisé à faire des exceptions à cette liste imprimée?

**M. Allan Kagedan:** Il n'y a aucune disposition permettant des exceptions à l'application du règlement. Aucune exception n'est prévue.

**M. Joe Comartin:** Mais le règlement parle d'une pièce d'identité émise par le gouvernement qui est généralement acceptée.

**M. Allan Kagedan:** Nous donnons la liste de ces pièces d'identité sur Internet.

**M. Joe Comartin:** Exclusivement?

**M. Allan Kagedan:** Il faut que les gens sachent ce que l'on attend d'eux. S'ils ne le savent pas, cela suscite la confusion. Nous avons donc affiché cette liste dans le site Web.

Nous écoutons ce que les gens des différentes provinces ont à nous dire. Nous examinons et mettons à jour, si nécessaire, la liste des documents qui peuvent être présentés. Nous essayons d'expliquer à l'avance aux gens quels sont les documents dont ils ont besoin. C'est public et c'est publié.

Nous faisons connaître au public la nécessité de produire une pièce d'identité par toutes sortes de moyens. Nous les informerons dans les aéroports, dans les journaux, à la radio, dans les sites de voyage, dans Internet de façon à rejoindre le groupe de gens limité, mais important, qui voyagent à l'intérieur du pays. Cela ne s'applique pas à ceux qui se rendent aux États-Unis ou dans d'autres pays.

**M. Joe Comartin:** Me reste-t-il du temps?

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

**M. Joe Comartin:** Si vous prenez le règlement, il y est question d'un document émis ou autorisé par le gouvernement. Disons que le document d'identité que j'ai et celui de mon enfant ne figurent pas sur la liste que vous avez remise au personnel de l'aéroport.

Je n'ai pas très bien compris, monsieur Kagedan. Vous ne m'aidez pas beaucoup. Je ne sais pas si c'est que vous ne comprenez pas ma question, mais ce n'est pas clair dans mon esprit. Y a-t-il une liste qui limite les documents à 10: le certificat de naissance, la carte d'assurance-santé, etc.?

**M. Allan Kagedan:** Oui.

**M. Joe Comartin:** Est-ce un nombre absolu? Si je me présente avec un document quelconque émis par le gouvernement qui certifie qui je suis, vous ne l'accepterez pas?

**M. Allan Kagedan:** Encore une fois, c'est le transporteur aérien qui prend la décision. Il a des pouvoirs discrétionnaires à cet égard. Mais je vous dirais que nous avons essayé d'inscrire sur la liste tous les documents gouvernementaux pertinents afin qu'il n'y ait pas de confusion. Néanmoins, s'il s'agit d'un document d'identité valide émis par le gouvernement que nous avons oublié de mentionner, pour une raison quelconque, le transporteur aérien pourrait exercer son pouvoir discrétionnaire pour vous laisser monter à bord de l'avion. Cela ne fait aucun doute.

• (1140)

**M. Joe Comartin:** Par conséquent, l'employé de l'aéroport prend cette décision.

**M. Allan Kagedan:** Si c'est une pièce d'identité valide émise par le gouvernement, il peut avoir un certain pouvoir discrétionnaire, mais les transporteurs aériens nous ont demandé d'être un peu plus précis. Nous aurions pu dire simplement qu'il faut produire « une pièce d'identité valide émise par le gouvernement », mais les gens nous ont demandé de bien vouloir être plus précis. Et c'est ce que nous avons fait.

S'il s'agit d'une pièce d'identité valide émise par le gouvernement, elle est valide. C'est ce que dit le règlement.

**Le président:** Très bien. Avez-vous cette liste ici, la liste de ces 10 documents ou peu importe leur nombre?

**M. Allan Kagedan:** Je ne l'ai pas apportée. Comme je l'ai dit, elle figure dans le site Web. Comme on nous dit qu'il y a différentes sortes de pièces d'identité dans les différentes provinces du pays, nous mettons la liste à jour afin que les gens sachent clairement ce qu'il en est.

Les gens veulent que ce soit clair. C'est ce qu'ils préfèrent. S'il s'agit d'une pièce d'identité valide émise par le gouvernement, c'est ce que prévoit le règlement et c'est ce qui fait autorité.

**Le président:** Merci.

Monsieur Hawn, s'il vous plaît.

Voulez-vous invoquer le Règlement?

**L'hon. Raymond Chan (Richmond, Lib.):** Je ne pense pas qu'il serait très difficile de demander à quelqu'un d'aller dans ce site Web et de nous imprimer la liste afin que nous sachions de quoi nous parlons.

**Le président:** La liste des 10 pièces d'identité? Nous allons vérifier.

Monsieur Hawn, s'il vous plaît.

**M. Laurie Hawn (Edmonton-Centre, PCC):** Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous les deux pour votre présence ici.

Bien entendu, tout cela a commencé il y a des années. Le ministère a-t-il reçu des instructions différentes d'un gouvernement à l'autre ou continue-t-il de suivre les instructions qu'il a reçues au départ?

**M. Allan Kagedan:** Bien entendu, le programme a évolué avec les années. C'est la Loi sur la sécurité publique qui a orienté le ministère. L'article 4.81 de la Loi sur la sécurité publique confère au ministre des Transports — et c'est pourquoi on a décidé de confier cette responsabilité au ministère des Transports et non pas au ministère de la Sécurité publique — le pouvoir de spécifier quelles sont les personnes qui représentent une menace pour la sécurité aérienne.

Le système repose sur cette base, mais depuis, nous nous sommes dotés de critères qui sont publics, nous avons un Bureau de réexamen et un bureau ouvert sept jours sur sept, 24 heures sur 24. Nous avons pris toutes ces mesures pour que le programme soit le plus efficace possible.

**M. Laurie Hawn:** Je voulais seulement veiller à ce que la discussion porte sur des considérations non pas politiques, mais plutôt opérationnelles et méthodologiques. Cela soulève un tas de questions légitimes.

Vous ne pourrez sans doute pas répondre, mais combien y a-t-il de personnes interdites de vol?

**M. Allan Kagedan:** Vous avez raison, je ne peux pas répondre, mais...

**M. Laurie Hawn:** Est-ce un nombre élevé ou un nombre limité?

**M. Allan Kagedan:** ... comme je l'ai dit, ce nombre est fonction du type d'individus que nous ciblons et cela le limite donc nettement.

**M. Laurie Hawn:** Vous avez parlé de vos sources de renseignements. Vous avez le groupe consultatif qui est constitué de la GRC, du SCRS et de tous ces gens-là. Pour ce qui est des renseignements personnels que vous obtenez pour établir la liste des personnes interdites de vol, quand le groupe consultatif se réunit, est-ce que l'agent de la GRC et la dame du SCRS arrivent armés de ces renseignements personnels et le groupe consultatif délibère et décide

que telle ou telle personne sera inscrite sur la liste et que telle ou telle autre n'y figurera pas?

**M. Allan Kagedan:** Oui, les choses se passent ainsi, mais pour protéger la vie privée de ces personnes, nous limitons rigoureusement le nombre de gens qui sont autorisés à entrer dans la pièce. Il faut être prudent, tant pour une question de sécurité que pour protéger la vie privée. Nous limitons rigoureusement le nombre de personnes présentes dans la pièce et qui participent à ce travail, car nous voulons aussi protéger la vie privée de ces personnes.

**M. Laurie Hawn:** Avez-vous fait des prévisions au sujet du nombre de faux résultats positifs et d'erreurs auquel vous pouvez vous attendre? Avez-vous fait des prédictions à cet égard?

**M. Allan Kagedan:** Selon nos prévisions, le nombre de faux résultats positifs sera très faible pour les raisons que j'ai énoncées. Très peu de gens se verront refuser l'accès à bord par erreur. Il serait extrêmement improbable dans la situation dont nous parlons que quelqu'un ait le même nom, le même sexe, la même date de naissance, le même numéro de passeport, la même adresse, le même numéro de téléphone et le reste qu'une autre personne. Il est improbable que tout cela corresponde. Plus il y a de données à vérifier, plus les risques d'erreur diminuent. Nous avons également précisé la liste de façon à réduire le nombre d'homonymies.

**M. Laurie Hawn:** Si un adulte qui figure sur la liste des personnes interdites de vol se présente avec sa famille, l'accès à bord est-il également automatiquement interdit aux personnes qui l'accompagnent?

**M. Allan Kagedan:** Certainement pas, car nous visons des personnes et non pas des groupes ou des familles. Nous visons des personnes en raison des actes qu'elles ont décidé de commettre. C'est leur comportement qui nous amène à prendre cette décision. Néanmoins, si un membre de la famille ne peut pas prendre l'avion, le reste de la famille décidera peut-être de renoncer à son voyage. Néanmoins, cela vise seulement l'individu qui a décidé d'agir comme il l'a fait. Malheureusement, nous devons prendre nous aussi certaines décisions.

• (1145)

**M. Laurie Hawn:** En ce qui concerne l'information disponible, j'estime que cela devrait figurer dans le site Web de tous les transporteurs aériens et que chaque agent de voyages devrait en parler lorsque les gens font une réservation. Est-ce que c'est le cas? Leur a-t-on donné pour instruction d'informer les gens des documents dont ils ont besoin? Est-ce que tous ceux qui achètent un billet obtiennent ces renseignements?

**M. Allan Kagedan:** Comme je l'ai dit, nous travaillons en collaboration avec les transporteurs aériens qui sont parfaitement au courant de la situation. Le gouvernement prend des mesures de son côté pour informer les gens des exigences. Bien entendu, les transporteurs aériens et les agents de voyages de tout le pays sont au courant de ce programme depuis des mois et en ont informé leur clientèle. Malheureusement, les renseignements qu'ils donnent ne sont pas toujours exacts.

Nous n'exigeons pas de pièces d'identité avec photo. Ce n'est pas exigé. Il peut s'agir d'une pièce d'identité sans photo. C'est pour que ce soit plus facile pour les gens. Nous constatons que certaines personnes ont tendance à exagérer les exigences, mais le programme prévoit la production d'une pièce d'identité avec ou sans photo, à la condition qu'elle soit émise par le gouvernement. Nous voulons que ce document ait été émis par une autorité compétente.

**M. Laurie Hawn:** Vous avez proposé de nous le dire tout à l'heure, et je vais donc vous poser la question, pourquoi 12 ans?

**M. Allan Kagedan:** Pourquoi 12 ans? Il y a plusieurs raisons. Ce chiffre n'a pas été choisi au hasard. Le chiffre 12 joue un rôle dans notre Code criminel. Une distinction est faite entre les jeunes âgés de moins de 12 ans et ceux de plus de 12 ans pour ce qui est de la responsabilité de leurs actes. C'est l'âge que prévoit le Code criminel.

Malheureusement, nous constatons également — et c'est une terrible tragédie — que des jeunes prennent part aux guerres sur la scène internationale. On les appelle les enfants soldats. C'est une grave situation sur laquelle se penchent les Nations Unies.

Ce programme est un programme international. Ces vols desservent un grand nombre de pays. C'est également une chose dont il faut tenir compte.

Il y a un aspect pratique à considérer du point de vue des transporteurs aériens. Comment savez-vous quel âge a une personne? Douze ans est plus ou moins un âge charnière. Lorsque les enfants ont 13, 14 ou 15 ans, peut-on savoir s'ils n'ont pas 16, 17 ou 18 ans? C'est difficile à dire selon leur taille et le reste. Il faut commencer quelque part. Malheureusement, nous avons même entendu parler, au Canada, de gangs qui recrutent de jeunes enfants, et d'adolescents qui utilisent des armes à feu. C'est donc pour cette raison que cet âge a été choisi.

Nous savons que cela pose des difficultés pour certaines personnes qui voyagent à l'intérieur du pays et c'est pourquoi une exemption a été accordée pour cet été. Nous prenons également des mesures pour remédier à la situation.

Voilà d'où vient ce chiffre.

**M. Laurie Hawn:** Au cas peu probable... si on refuse de laisser quelqu'un monter à bord d'un avion à cause d'un faux résultat positif, ai-je bien compris qu'il faut compter 30 jours pour qu'une révision soit apportée ou que l'erreur soit corrigée?

**Mme Linda Savoie:** C'est exact. Nous estimons notre norme de service à 30 jours. Nous espérons pouvoir procéder plus rapidement si possible, mais lorsqu'il faudra soumettre à un examen indépendant les critères utilisés pour inscrire la personne sur la liste, nous nous attendons à ce que cela prenne 30 jours.

**M. Laurie Hawn:** Le groupe consultatif va-t-il participer à cette révision ou non?

**Mme Linda Savoie:** Non, ce sera le Bureau de réexamen. Nous réexaminerons la recommandation que le groupe consultatif aura donnée au ministre d'inscrire cette personne sur la liste. Nous examinerons les faits sur lesquels reposait cette décision, etc.

**M. Laurie Hawn:** Votre bureau est le seul arbitre?

**Mme Linda Savoie:** Nous examinons le dossier et nous disons au ministre si nous pensons que la décision initiale est la bonne et devrait être maintenue ou si le ministre devrait demander à son conseil consultatif de la soumettre à un examen approfondi pour la réévaluer.

**M. Laurie Hawn:** Merci.

Ce sera tout. Je suppose qu'il ne me reste probablement plus de temps.

**Le président:** Il vous reste quelques secondes.

**M. Laurie Hawn:** Ça va.

**Le président:** Merci beaucoup.

J'ai lu cette liste et je vais essayer de vous la faire imprimer, monsieur Chan. Elle est assez longue. Elle compte plus de 10 articles.

Nous passons du côté de l'opposition. Monsieur Cullen, s'il vous plaît.

**L'hon. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.):** Merci, monsieur le président, monsieur Kagedan et madame Savoie.

Comme je dispose seulement de cinq minutes, j'apprécierais que vous me donniez des réponses aussi brèves que possible.

Nous devons voir la réalité en face. Cette liste ne sera pas parfaite. D'autre part, elle ne règlera pas éternellement les menaces contre la sécurité aérienne au Canada.

Prenons deux exemples: un vol d'Air Canada à destination d'Atlanta en Géorgie ou un vol d'Air France qui décolle de l'Aéroport international Charles de Gaulle à destination de Toronto. En l'absence d'une liste des passagers interdits de vol au Canada, quelle liste ces transporteurs utiliseraient-ils ou quelle liste seraient-ils tenus d'utiliser?

• (1150)

**M. Allan Kagedan:** Merci.

Rien n'est parfait et, dans le domaine de la sécurité, il n'y a certainement pas de solution universelle. Si seulement ça n'était pas vrai.

Un vol de Toronto à Atlanta serait assujéti aux exigences américaines. C'est ainsi que fonctionne l'aviation. S'il s'agit d'un vol de Paris à Toronto, ce vol sera assujéti aux exigences françaises et aux exigences canadiennes. Dans le secteur de l'aviation, nous pouvons imposer des exigences pour les vols qui arrivent chez nous et pour ceux qui partent de notre pays. C'est la même chose aux États-Unis et dans tous les autres pays.

**L'hon. Roy Cullen:** Pour gagner du temps, je vous demande ce que cela signifierait aujourd'hui, en pratique, en l'absence de listes canadiennes des personnes interdites de vol dans les deux exemples que j'ai cités.

**M. Allan Kagedan:** Je ne suis pas certain d'avoir compris votre question.

**L'hon. Roy Cullen:** Si vous avez un vol d'Air Canada qui part de Toronto à destination d'Atlanta, en Géorgie et que vous n'avez pas de liste canadienne des passagers interdits de vol, quelle est la liste qu'Air Canada va probablement utiliser et quelle est la liste qu'elle sera tenue d'utiliser? Et ma question est la même pour un vol d'Air France qui part de Paris à destination de Toronto.

**M. Allan Kagedan:** Vous devriez demander à Air Canada quelles sont les listes qu'elle utilise et qu'elle est tenue d'utiliser. Je peux vous dire qu'elle est tenue de répondre à toutes les exigences des États-Unis. Elle peut avoir ses propres exigences commerciales.

**L'hon. Roy Cullen:** Ce n'était pas une très bonne réponse. Mais qu'en est-il pour le vol d'Air France de Paris à Toronto?

**M. Allan Kagedan:** D'accord. Il n'y aurait pas de liste canadienne.

**L'hon. Roy Cullen:** Je viens de dire, en effet, qu'il n'y aurait pas de liste canadienne.

**M. Allan Kagedan:** C'est exact, jusqu'au 18 juin. Il y en aura une à partir du 18 juin.

**L'hon. Roy Cullen:** S'il n'y en avait pas, qu'arriverait-il aujourd'hui?

**M. Allan Kagedan:** Ce qui va se passer jusqu'au 18 juin, peut-être. Aucune liste canadienne n'est appliquée à ce vol.

**L'hon. Roy Cullen:** De toute évidence, vous ne savez pas vraiment comment fonctionne le système. J'ai quand même une autre question à vous poser.

Une des inquiétudes que nous avons émises au comité est que le SCRS et la GRC ont d'assez bons services de renseignement mais qu'il leur arrive à l'occasion de commettre une erreur. Par conséquent, ce comité consultatif... Transports Canada n'est pas un expert des menaces contre la sécurité nationale — comme chacun sait et comme nous en avons déjà discuté — si bien que le ministère et ce groupe consultatif vont se fier aux renseignements fournis par le SCRS, la GRC et d'autres organismes.

Dans ce cas, prenons un scénario où quelqu'un qui doit voyager à l'étranger pour gagner sa vie se retrouve sur cette liste et ne peut pas voyager. Cette personne va être très ennuyée, n'est-ce pas? Quel recours aura-t-elle? Quelqu'un va vouloir invoquer la Charte. Le comité s'est penché sur la question au nom du public canadien, dans le contexte des certificats de sécurité et de la Loi antiterroriste — bien entendu, l'analogie n'est pas parfaite. Il faudrait que quelqu'un protège les intérêts du passager inscrit sur la liste en procédant à une évaluation et une corroboration indépendantes du dossier, pour s'assurer que les renseignements fournis par le SCRS et la GRC sont fiables et exacts.

Qu'avez-vous fait sur ce plan-là?

**M. Allan Kagedan:** Linda va parler du processus de réexamen.

Je dirais, encore une fois, que nous préférons causer des inconvénients aux individus dont nous parlons, étant donné...

**L'hon. Roy Cullen:** J'ai bien compris, monsieur.

Je vais passer à Mme Savoie. Merci.

**Mme Linda Savoie:** Ces personnes ont un certain nombre de ressources à leur disposition pour faire corriger la liste. Le recours offert par le Bureau de réexamen est très limité. Nous examinerons le contenu du dossier pour voir si la décision était raisonnable et si les renseignements qu'il contient semblent être exacts. S'il y a des erreurs dans les renseignements fournis, les personnes visées ont d'autres recours, directement auprès de la GRC qui a un bureau des plaintes ou auprès du SCRS. Il y a donc deux recours supplémentaires à la disposition des personnes qui n'ont pas été autorisées à prendre l'avion à cause de renseignements qu'elles essaient de contester. Bien entendu, elles pourraient s'adresser à la Cour fédérale. Il est certain qu'aucun de ces recours n'est aussi rapide qu'on le souhaiterait lorsqu'on se trouve dans ce genre de situation. Néanmoins, l'intéressé peut s'adresser à plusieurs instances et mon bureau le dirigera vers tous les recours possibles.

• (1155)

**L'hon. Roy Cullen:** Je ne sais pas combien de temps il me reste, monsieur le président.

**Le président:** Il ne vous en reste plus, désolé. Avez-vous une brève question supplémentaire?

**L'hon. Roy Cullen:** Non, ça va, merci.

**Le président:** Pour faire suite aux questions de M. Cullen — peut-être y avez-vous répondu — est-ce que c'est le transporteur aérien ou ACSTA qui vérifie la liste des personnes interdites de vol?

**M. Allan Kagedan:** Ce sont les transporteurs aériens. ACSTA ne participe pas au programme.

**Le président:** Elle n'y participe pas. Par conséquent, vous avez des gens qui... Vont-ils recevoir une formation?

**M. Allan Kagedan:** Oui. Tout d'abord, un certain nombre de transporteurs aériens ont été assujettis aux exigences américaines. Par conséquent, s'ils y répondent déjà, en principe, ils savent comment appliquer la liste des personnes interdites de vol sur le plan opérationnel. Nous fournissons du matériel de formation au personnel des compagnies aériennes en plus de tous les renseignements que nous avons affichés sur Internet, pour les aider à appliquer le programme, à traiter tout le monde de façon courtoise et efficace et à résoudre les problèmes le plus rapidement possible.

**Le président:** C'est donc la compagnie aérienne qui fait la vérification.

**M. Allan Kagedan:** Oui.

**Le président:** Je pense que le comité voudrait également savoir si, pour les vols internationaux, il y aura deux listes à vérifier, la liste canadienne et la liste du pays de destination?

**M. Allan Kagedan:** Autrement dit, disons que c'est un vol qui part des États-Unis à destination du Canada. En principe, le transporteur devra vérifier la liste américaine, mais aussi vérifier la liste canadienne.

**Le président:** Et lorsque vous partez du Canada à destination des États-Unis, vous devrez faire la même chose?

**M. Allan Kagedan:** Oui, et c'est un principe accepté au niveau international.

**Le président:** Très bien, merci.

Monsieur Ménard.

[Français]

**M. Serge Ménard:** Je veux compléter cette question et celle de M. Cullen. Si on part d'Ottawa pour se rendre à New York, aux États-Unis, et que notre nom est sur la liste américaine, mais pas sur la liste canadienne, on ne pourra pas prendre l'avion. Est-ce bien cela?

**M. Allan Kagedan:** Exactement. C'est une décision américaine. C'est une question de souveraineté américaine et de souveraineté canadienne.

**M. Serge Ménard:** Y a-t-il des enfants sur votre liste?

**M. Allan Kagedan:** Je ne pense pas que des enfants aient commis des actes contre d'autres personnes ou aient été engagés dans un groupe terroriste. Ce sont les lignes directrices de notre programme. Je ne sais pas. Il est improbable qu'un enfant pose de tels actes.

**M. Serge Ménard:** C'était le cas de la liste américaine. Les enfants de Maher Arar figuraient sur cette liste.

**M. Allan Kagedan:** Je ne peux pas parler pour les Américains.

**M. Serge Ménard:** Je comprends les explications que vous m'avez données à propos du sénateur Kennedy et de M. Bill Graham. Je vous ai soumis deux autres noms et vous ne m'avez pas répondu. Je me demande pourquoi vous ne vous y êtes pas préparé. C'est dommage que M. John Williams ne soit pas ici. D'après ce qu'on a compris la dernière fois, il a bien fait état des difficultés qu'il a eu à faire retirer son nom des listes. Apparemment, il ne pouvait pas prendre l'avion, puisque son nom était sur la liste.

Je vous ai soumis deux autres noms: John Williams et Yusuf Islam, qui est le nouveau nom de Cat Stevens. C'est quand même significatif, car avec un nom comme Yusuf Islam, on fait face à du profilage racial ou religieux. Je n'utiliserai plus l'argument du sénateur Kennedy, ni celui de Bill Graham, puisque c'était effectivement une erreur dans leur cas. Il reste tout de même que cela nous préoccupe.

M. John Williams n'a pas été ministre, mais il était député à la Chambre des communes. Il a un nom assez commun. Je pense qu'un grand musicien s'appelle également John Williams.

Prétendez-vous que tous ces cas qu'on a signalés comme étant des erreurs des listes de passagers aériens indésirables sont simplement des concordances de noms, qui peuvent être facilement réglées en présentant des papiers d'identité faisant état de la date de naissance et ainsi de suite?

**M. Allan Kagedan:** Merci bien.

Je ne connais pas le cas de John Williams. Il s'agit peut-être d'un autre cas de concordance entre deux noms. Je n'en suis pas certain.

J'ai lu que le cas de Cat Stevens était différent. C'est une question de lignes directrices. Comment peut-on décider si une personne présente ou non un danger pour un vol aérien? Il est difficile de répondre à cette question. C'est une question de jugement. Les erreurs sont possibles, et c'est la raison pour laquelle nous avons un bureau...

• (1200)

**M. Serge Ménard:** On a peu de temps. Je vais poser une autre question. Y a-t-il des catégories sur votre liste?

Je vous donne un exemple. Des députés du Hezbollah, qui siègent au parlement libanais, pourraient demander d'entrer au Canada. Étant donné qu'ils sont membres du Hezbollah, que nous considérons comme une organisation terroriste, seraient-ils nécessairement sur la liste des passagers qui ne peuvent pas venir au Canada?

**M. Allan Kagedan:** Merci bien.

Le fait qu'un individu soit associé à un groupe terroriste assez sérieux n'est pas suffisant en soi. Il faut avoir déterminé que cet individu a l'intention de faire quelque chose. C'est une question

[Traduction]

de comportement de cet individu, pas seulement son appartenance à un groupe ou son association avec un groupe. C'est un certain comportement qui laisse envisager certaines possibilités dans le contexte du renseignement et de la sécurité des transports. C'est l'élément essentiel.

[Français]

**M. Serge Ménard:** D'accord.

Je reviens aux premières explications et arguments que vous nous avez donnés aujourd'hui. Il n'y a pas une seule mesure qui puisse assurer complètement la sécurité. La sécurité est mieux assurée par une série de mesures qui se complètent les unes les autres. Je comprends parfaitement cet argument. La question n'est pas là.

La question est de savoir quelle protection supplémentaire cela nous donne par rapport aux inconvénients. Je me demande encore quel danger un terroriste qui a été fouillé et dont on est sûr qu'il n'a rien sur lui ou dans ses bagages peut représenter une fois à bord d'un avion. Pouvez-vous nous donner une évaluation, qui sera nécessairement très subjective, de la sécurité supplémentaire que procurent les *no-fly lists* par rapport aux mesures de sécurité que sont la fouille et l'examen avant embarquement?

Les nouvelles technologies nous permettront de prendre l'équivalent de radiographies, mais dans des millièmes de seconde. Elles pourront même déceler les armes de plastique, de la même manière que la technologie actuelle permet de détecter les armes de métal. Qu'est-ce que cela donne de plus? La personne peut bien être un terroriste, mais si elle ne porte aucune arme, quel danger représente-t-elle?

[Traduction]

**M. Allan Kagedan:** Très bien, merci.

Je ferais simplement une distinction. Encore une fois, il faut être très prudent lorsqu'on parle de la nature exacte des mesures de sécurité et de la façon dont chacune fonctionne. Il faut être prudent.

De façon générale, je dirais que la sécurité que nous avons au Canada est peut-être plus solide qu'ailleurs. Je ne sais pas combien de ces personnes ont fait des voyages internationaux. Pour ce qui est des machines, elles sont de divers types. Il y a eu des cas, sur la scène internationale, où les agents qui étaient censés contrôler les passagers ont regardé de l'autre côté. Des gens ont pu monter à bord des avions et les avions se sont écrasés. Il y a eu des cas de ce genre.

Le message que cela envoie aux transporteurs aériens est le suivant: « C'est vous qui assumez la responsabilité de ce vol; travaillez avec nous, travaillez en collaboration pour empêcher certains individus de monter à bord de l'avion ». Mais plus il y a de sécurité... Et je suis d'accord avec vous. Chaque élément remplit une fonction différente, mais tous les éléments travaillent ensemble et se renforcent mutuellement.

Avec ce système, par exemple, à un moment donné, vous avez la personne, son identité, sa carte d'embarquement, le fait qu'elle a un siège réservé à bord de l'avion et tous ces éléments sont réunis. C'est une simple question de bon sens. C'est bien la personne qui est censée monter à bord de l'avion. Elle a une carte d'identité valide.

C'est une aide supplémentaire, mais je dirais qu'au niveau international cela pourrait même être encore plus utile étant donné que les différents maillons de la chaîne n'ont peut-être pas la même robustesse.

• (1205)

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

Monsieur Brown, s'il vous plaît.

**M. Gord Brown (Leeds—Grenville, PCC):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je crois parler au nom de tous les membres du comité si je dis que la sécurité des passagers du transport aérien revêt énormément d'importance au Canada. À notre dernière réunion, des objections ont été émises à l'égard d'un programme basé sur des noms et je suis certain que vous avez lu le compte rendu de cette réunion. Certaines personnes autour de cette table ont fait valoir que le programme ne serait pas efficace parce que quelqu'un peut utiliser une fausse identité ou avoir de multiples passeports. Comment comptez-vous faire face à ce problème?

Personnellement, je suis pour la technologie de reconnaissance du visage et l'utilisation d'autres moyens d'identification qui font appel à des indicateurs biométriques pour pouvoir mieux protéger les gens et réduire le nombre de faux résultats positifs. Que répondez-vous à cela?

**M. Allan Kagedan:** Merci.

Encore une fois, ce n'est qu'un des dispositifs. Comme nous l'avons dit la dernière fois, il y en a bien d'autres. Ils se complètent les uns les autres. Chaque dispositif a ses propres coûts financiers, sa propre efficacité et pose ses propres défis sur le plan de la protection de la vie privée et des droits de la personne. Je dis seulement qu'il faut tenir compte de l'ensemble lorsqu'on examine un des éléments. Ils se complètent tous les uns les autres.

Pour ce qui est de la falsification d'identité, j'aimerais faire la distinction entre un adolescent qui présente une fausse pièce d'identité pour entrer dans un bar parce qu'il n'a pas l'âge légal et le genre de situation dont nous parlons. Nous parlons de cas très différents. Nous parlons de gens qui sont dans la mire de la communauté internationale. Les agences de renseignement craignent fort que ces personnes n'utilisent de fausses pièces d'identité pour arriver à leurs fins. C'est certainement ce qui nous inquiète.

Pour faire face au problème des pièces d'identité falsifiées, il faut être encore plus attentif. Il ne s'agit pas de falsifications maladroites... Là encore, les conséquences ne sont pas du tout les mêmes quand quelqu'un présente une fausse pièce d'identité pour entrer dans un bar ou pour monter à bord d'un avion. Par conséquent, ce genre d'individu fera l'objet d'une attention beaucoup plus grande. S'ils essaient d'utiliser une pièce d'identité falsifiée, on y prêtera beaucoup plus d'attention que dans d'autres contextes.

Toutes les mesures de sécurité doivent être envisagées du point de vue de l'efficacité. Les gens veulent continuer à voyager et ils ne veulent pas subir d'inconvénients. Cela soulève-t-il la question de la protection de la vie privée et des droits de la personne? Vous avez un système multi-couches composé d'un certain nombre de dispositifs différents dont l'action conjointe permet d'obtenir les résultats désirés, c'est-à-dire la sécurité des transports. Notre industrie de l'aviation est prospère, le nombre de gens qui voyagent a augmenté. C'est très positif et c'est certainement quelque chose que nous voulons appuyer.

**M. Gord Brown:** Il y a de nombreuses façons d'acheter un billet. En tenez-vous compte pour vous assurer que les compagnies aériennes ne vendent de billets à des gens qui figurent sur votre liste des personnes interdites de vol? Par exemple, je pourrais aller dans le site des diverses agences de voyage Internet comme Expedia, Travelocity et d'autres, pour acheter un billet d'avion. Serait-il possible que les compagnies aériennes soient en mesure de comparer le nom à la liste à ce moment-là, lorsque le billet est acheté?

**M. Allan Kagedan:** Merci.

Il y a un grand nombre de compagnies aériennes différentes dans le monde. Elles ont des systèmes informatiques plus ou moins perfectionnés. Comme j'en ai fait moi-même l'expérience, certaines se contentent de je leur donne mon nom tandis que d'autres émettent un billet imprimé. Nous avons différents systèmes dans les pays industrialisés et c'est encore plus différent dans le monde en développement.

En ce qui concerne notre système, nous n'avons pas centré nos efforts sur la vente de billets. N'oublions pas qu'il s'agit d'un secteur dynamique. Il y a souvent trois ou quatre intermédiaires entre la vente de billets et le transporteur aérien. Cela dépend de qui vend le billet et des conditions de vente. La carte d'embarquement est le

document qui, quelle que soit sa taille ou sa forme, permet à une personne de monter à bord de l'avion. C'est donc le document sur lequel nous centrons notre attention.

Les transporteurs aériens nous disent que selon le modèle commercial qu'ils ont adopté et la façon dont ils fonctionnent, ils savent qui va prendre place à bord d'un avion lorsque les gens arrivent à l'aéroport et reçoivent une carte d'embarquement. C'est donc à ce niveau-là que nous centrons nos efforts. Au niveau de la vente des billets, il est de moins en moins facile de savoir qui va voyager, où, quand et comment et les choses sont beaucoup plus difficiles du point de vue opérationnel et du point de vue commercial.

Voilà pourquoi nous avons centré notre attention sur la carte d'embarquement qui est le document autorisant à monter à bord et nous refusons qu'une carte d'embarquement soit émise aux personnes interdites de vol.

• (1210)

**M. Gord Brown:** Sur la liste des cartes d'identité que vous accepterez, je ne vois pas la carte NEXUS. Bien entendu, NEXUS s'applique aux vols à destination des États-Unis. Est-ce une chose que vous pourriez envisager? Je sais que l'utilisation de NEXUS pourrait être élargie. Je sais que l'on élargit régulièrement son application aux frontières et pour les vols. Les grands voyageurs ne pourraient-ils pas également l'utiliser pour les vols intérieurs?

**M. Allan Kagedan:** Nous allons examiner la question et je vous remercie pour cette suggestion.

Nous examinons les cartes qui sont émises par le gouvernement — je ne connais pas bien le programme NEXUS, mais je crois qu'elle en fait partie — les cartes d'identité qui désignent une personne et non pas un groupe de personnes et les cartes qui permettent à l'intéressé de faire quelque chose. Par conséquent, si cela entre dans cette catégorie... Je suis prêt à recevoir des suggestions pour ce qui est des autres cartes entrant dans cette catégorie. Comme nous l'avons dit, les gens aiment que ce soit clair. Cela leur facilite les choses, alors plus nous pourrions inscrire sur la liste de cartes d'identité émises par le gouvernement, mieux ce sera. Cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas d'autres. Certaines pièces d'identité qui ne figurent pas sur la liste sont peut-être valides, mais les gens veulent savoir quelles sont les pièces d'identité acceptées.

Nous allons voir ce qu'il en est pour NEXUS et toutes les autres suggestions que vous voudrez bien nous faire. Nous sommes prêts à les recevoir.

Nous recevons des suggestions des différentes régions du pays et nous examinons chacune d'elles. Nous essayons d'aider les gens à se conformer au règlement.

**M. Gord Brown:** Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Brown.

Nous allons maintenant commencer un autre tour. Monsieur Chan, s'il vous plaît.

**L'hon. Raymond Chan:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je dois dire que tous les arguments que vous essayez d'avancer ne m'ont pas du tout convaincu aujourd'hui. Je vois trois sérieuses objections à ce système.

La première porte sur les pièces d'identité. Un grand nombre des documents qui figurent sur la liste que vous nous avez montrée pourraient être facilement falsifiés. L'agent de la compagnie aérienne aurait énormément de difficulté à repérer de fausses pièces d'identité inscrites sur cette liste, sans parler des pièces d'identité supplémentaires qui pourraient être acceptées. Pour ce qui est de former du personnel pour repérer les faux permis de conduire des différentes régions du pays, il y a 10 provinces qui émettent 10 permis de conduire et 10 cartes d'assurance-santé différents. Même pour les pièces d'identité inscrites sur votre liste, les possibilités de falsification sont nombreuses.

Vous dites que le passeport garantit l'identité des gens, mais il y a aussi une longue liste d'autres pièces d'identité qui sont acceptables. Par conséquent, votre argument selon lequel le passeport est un bon document d'identité ne tient plus.

J'ai une autre objection concernant la sécurité. Même si j'étais d'accord avec vous pour dire que si nous pouvons éviter un seul incident, cela vaudra la peine d'avoir incommodé environ 80 p. 100 des Canadiens — je ne suis pas d'accord, mais même si je l'étais — je crains que votre filet ne soit tellement troué que même pour essayer d'attraper un petit poisson, il n'ajoutera rien aux autres dispositifs de sécurité dont vous parlez.

Si une personne peut falsifier deux pièces d'identité et acheter un billet d'avion par Internet par l'entremise de quelqu'un d'autre, lorsqu'elle se rendra à l'aéroport, vous n'aurez aucun moyen de l'attraper à moins qu'elle n'ait été suivie par la police depuis le début. Si c'est le cas, vous n'avez pas besoin de liste des personnes interdites de vol, mais vous allez quand même causer des inconvénients à environ 20 millions de Canadiens.

Le pire est que vous donnez au public un faux sentiment de sécurité alors que cela n'ajoute rien à tous les autres dispositifs de sécurité dont vous parlez. Voilà pour ma première objection.

Pour ce qui est de la deuxième, comment quelqu'un se retrouve-t-il sur la liste? Il est possible que des personnes qui n'ont pas été condamnées se retrouvent sur la liste des suspects. Selon le premier critère que vous avez mentionné, une personne suspectée de terrorisme, peu importe d'où viennent les soupçons, pourrait figurer sur la liste. M. Arar aurait pu être sur la liste.

Je considère que c'est une atteinte aux droits civils. Le fait que c'est à cette personne de prouver qu'elle ne mérite pas de se retrouver sur la liste viole nos principes fondamentaux, le droit fondamental des Canadiens à l'application régulière de la loi. Voilà ce qui m'inquiète.

La troisième chose qui m'inquiète est que la compagnie aérienne pourrait communiquer cette liste à d'autres autorités, ce qui porte atteinte à la vie privée des Canadiens.

• (1215)

Jusqu'ici, toutes les réponses que vous avez données aux questions des différents partis ne m'ont pas convaincu. Vous ne m'avez pas convaincu de l'utilité de ces mesures et en même temps, vous causez beaucoup de difficultés à la majorité des Canadiens. Pour tout système que nous voulons imposer, nous devons établir un juste équilibre entre l'efficacité et l'utilité du système d'une part et les inconvénients que cela causera aux citoyens, d'autre part, ainsi que les atteintes que cela portera à leurs droits.

**Le président:** Merci, monsieur Chan. Vos cinq minutes sont écoulées.

Je n'ai pas entendu de question, mais avez-vous une réponse à donner à ces observations?

**M. Allan Kagedan:** Oui, et je suis certainement d'accord avec la nécessité d'établir un juste équilibre. Pour ce qui est des pièces d'identité et du passeport, si vous voyagez aux États-Unis ou dans d'autres pays, vous devez avoir un passeport.

**L'hon. Raymond Chan:** Nous parlons des vols intérieurs. Ne parlez pas des vols internationaux.

**M. Allan Kagedan:** D'accord. Vous reconnaissez donc que pour les vols internationaux...

**L'hon. Raymond Chan:** Vous avez une liste de pièces d'identité. Oubliez le passeport; parlons de l'autre liste. Mes arguments portent sur la liste de pièces d'identité qui sont acceptables et dont un bon nombre pourraient être falsifiées très facilement.

**M. Allan Kagedan:** D'accord, merci.

Pour les États-Unis et les vols internationaux, vous avez besoin d'un passeport. Pour ce qui est des pièces d'identité pour les vols intérieurs, peuvent-elles être falsifiées? Là encore, je vous dirais que les pièces d'identité peuvent effectivement être falsifiées. Cela ne vise qu'un petit nombre de personnes. Vous me demandez si la police ou quelqu'un d'autre les suit à la trace? Nous ne sommes pas dans un État policier, nous ne vivons pas dans une société où tout le monde sait tout sur tout le monde. Il est possible que des personnes recherchées ne soient pas trouvées. Nous sommes conscients de la possibilité que des pièces d'identité soient falsifiées, même si c'est... [Note de la rédaction: *Inaudible*] ... cela ne touche qu'un très petit nombre d'individus bien précis.

Pour ce qui est des condamnations et des soupçons, oui, nous cherchons...

**L'hon. Raymond Chan:** Ce sont des gens que vous essayez d'attraper. Vous n'essayez pas d'attraper des gens ordinaires; ils ne vous posent pas de problèmes. Nous essayons d'attraper ceux qui ont tous les moyens voulus pour falsifier des pièces d'identité.

**Le président:** Vous pourrez continuer au prochain tour.

**M. Allan Kagedan:** Pour ce qui est des condamnations et des soupçons, c'est une question très importante. Nous cherchons des personnes qui sont peut-être au Canada ou qui sont peut-être ailleurs. Nous ne sommes pas en mesure de condamner quelqu'un pour des actes commis dans un autre pays. Ce sont ces personnes qui constituent une menace pour les passagers des avions. À Londres, en août 2006, les autorités ont déjoué un complot qui visait à faire monter des gens à bord de 10 avions pour les faire s'écraser au-dessus de l'Atlantique. Voilà donc de quoi nous parlons. Ces gens-là n'ont pas été condamnés. N'était-ce pas une bonne idée que de les empêcher de monter à bord d'un avion? Je pense que oui.

Nous nous soucions beaucoup des droits civils, mais nous nous soucions aussi du droit à la sécurité de la personne. Il faut donc assurer un juste équilibre entre les deux, et cela dans l'intérêt des Canadiens.

En ce qui concerne la communication de la liste et la protection des renseignements personnels, les transporteurs aériens ne sont pas autorisés à communiquer la liste avec qui que ce soit. En vertu du règlement et du protocole d'entente que nous signons, le ministre peut imposer aux transporteurs aériens des sanctions lourdes de conséquences s'ils violent la loi. Il y a donc des mesures très rigoureuses pour protéger ces renseignements. Si un gouvernement étranger... si cela arrivait, un dialogue pourrait éviter que des personnes se retrouvent sur une autre liste. Nous dirions, d'accord, nous nous préoccupons de la sécurité, mais vous n'avez pas à vous inquiéter de cette personne. Il existe également des moyens de mieux protéger la vie privée de ces personnes.

• (1220)

**Le président:** Merci.

Monsieur MacKenzie.

**M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC):** Merci, monsieur le président, et je remercie nos témoins.

Cela m'ennuie un peu. M. Chan parle comme si le ciel allait nous tomber sur la tête quand il dit que cela touche 20 millions de Canadiens...

**L'hon. Raymond Chan:** Toute personne âgée de plus de 12 ans.

**M. Dave MacKenzie:** Oui, tous ceux qui voyagent. Je vous ferais toutefois remarquer que nous voulons assurer la sécurité des Canadiens et je crois que la sûreté aérienne devrait tous nous préoccuper, quel que soit notre parti ou notre affiliation politique. À mon avis, certains des problèmes dont parle M. Chan n'en sont pas vraiment. C'est très exagéré.

Si vous le savez, pourriez-vous nous dire combien des auteurs des attentats du 11 septembre avaient fait l'objet d'une condamnation?

**M. Allan Kagedan:** À ma connaissance, aucun d'eux n'avaient de casier judiciaire.

**Une voix:** Ils n'auraient donc pas été sur la liste.

**M. Dave MacKenzie:** Ils auraient été sur la liste, car c'était des suspects qui étaient connus. Ils auraient très bien pu être sur la liste.

Je pense que les Canadiens doivent comprendre que ces mesures visent très, très peu de gens. Ce ne sont pas toutes les personnes qui ont un casier judiciaire. C'est seulement celles qui représentent un danger ou une menace pour la sûreté aérienne. Il faut que le suspect constitue une menace pour la sûreté aérienne. Ai-je raison sur ce plan?

**M. Allan Kagedan:** C'est exact.

**M. Dave MacKenzie:** Très bien.

Par conséquent, nous ne visons aucunement des petits criminels pour reprendre une expression que vous avez utilisée, je crois. Nous visons des gens bien précis qui constituent une menace pour la sécurité des Canadiens. Par conséquent, lorsqu'on évoque tous ces scénarios hypothétiques, ils ne sont pas vraiment valides. Ce qui est vrai — et je ne conteste pas ce qu'en disent mes collègues — c'est que certaines personnes se retrouveront sur cette liste pour une raison quelconque. Néanmoins, si nous faisons confiance au système — et si nous sommes ici, c'est pour renforcer la confiance dans le système — il faut que nous comprenions, et il faut que vous puissiez nous convaincre, que le système est très ciblé et qu'il y aura peu de personnes sur cette liste.

Ce que nous voulons savoir, je pense, c'est si nous ciblons bien les rares personnes qui menacent la sûreté aérienne, mais non pas un petit criminel qui va se retrouver sur la liste et qui porte le nom de bien d'autres personnes au Canada. Nous nous intéressons aux Canadiens et non pas aux Américains. Nous ne voulons offenser personne, mais il s'agit d'assurer la sécurité des Canadiens et ce sont les Canadiens que ces mesures vont incommoder. Par conséquent, vous devez nous convaincre que ces mesures seront très étroitement ciblées sur ce qui menace la sûreté aérienne.

**M. Allan Kagedan:** Nous avons des lignes directrices. Nous avons expliqué le programme. Vous le verrez à l'oeuvre et vous constaterez alors, je pense, qu'il ne va pas causer les perturbations énormes dont on a parlé.

Les différents pays procèdent différemment. Ils ont des régimes de soins de santé différents, etc., mais ils se soucient tous de la santé et ils se soucient tous de la sécurité publique.

Je suppose que les différents pays abordent la question de façon différente. Nous avons nos propres normes. Nous avons notre Loi sur la protection des renseignements personnels et diverses autres lois. Tout ce que nous faisons est entièrement conforme à toutes ces exigences juridiques et nous travaillons dans ce contexte pour essayer de mettre en place un programme qui équilibre ces différents besoins.

**M. Dave MacKenzie:** Très bien.

Je pense que nous avons tous, maintenant, grâce à un membre du personnel, la liste des pièces d'identité. Je remarque qu'on peut lire ceci: « Les pièces d'identité suivantes émises par un gouvernement satisfont aux exigences du Règlement sur le contrôle de l'identité ».

J'ai des antécédents dans la police, comme mon collègue, et on nous a toujours enseigné, comme policiers, qu'un des principaux outils à notre disposition était le discernement. Lorsque je lis cette phrase, elle ne dit pas que ce sont les seules pièces d'identité émises. Un certain nombre de questions ont été posées au sujet de telle ou telle carte d'identité et mon collègue a mentionné la carte NEXUS, ce qui semblerait logique. Sauf erreur, je suppose qu'il s'agit là des pièces d'identité habituelles et qu'elles sont acceptées, mais que les personnes qui sont chargées du contrôle dans les aéroports feront preuve de discernement.

• (1225)

**M. Allan Kagedan:** Absolument. Je voudrais simplement faire remarquer que nous ne pouvons pas entièrement assurer la sûreté aérienne à nous seuls. La police ne peut pas le faire à elle seule. C'est un travail de collaboration entre le gouvernement, la police, les transporteurs aériens et également les passagers. Nous travaillons tous ensemble et nous ferons preuve de discernement pour valider les pièces d'identité émises par le gouvernement.

Lorsque les gens montent à bord d'un avion, nous ne voulons pas qu'ils regardent les autres et disent: « Vous avez l'air louche. Je pense que vous constituez une menace ». Nous voulons que les gens sachent que le gouvernement canadien et tous les renseignements dont nous disposons confirment que tous les passagers à bord de cet avion ont le droit de s'y trouver. C'est un des autres avantages du programme.

Il y a déjà eu des situations où des gens ont trouvé que d'autres passagers à bord de l'avion avaient l'air suspects. Nous ne pouvons pas modifier ce genre d'attitude. Cela va continuer. Nous disons que les gens qui montent à bord de l'avion sont des gens qui sont en droit d'y être, d'après les renseignements que nous possédons et cela devrait rassurer tout le monde. Le gouvernement a un rôle à jouer pour rassurer les gens et cela peut influencer sur le comportement vis-à-vis de la sécurité et le respect des passagers les uns envers les autres.

**M. Dave MacKenzie:** Très bien.

Nous parlons tous des mesures prises aux différents niveaux. Par conséquent, ce programme sera en place, les Canadiens le savent, les terroristes le savent et je suis sûr que tout le monde est au courant. Néanmoins, lorsque nous parlons de mesures dissuasives, je sais par expérience qu'une petite étiquette collée sur une fenêtre dissuade parfois les voleurs de pénétrer dans un immeuble et je pense que vous vous êtes servi de cette analogie lorsque vous avez parlé d'une voiture volée.

Je reconnais donc que, comme vous le dites, ce n'est là qu'un élément de l'équation et je pense que les Canadiens comprennent aussi qu'il y a différentes formes de dissuasion dont l'efficacité est extrêmement difficile, sinon impossible à mesurer. Néanmoins, chacun sait, je pense, que l'information peut avoir un effet dissuasif et personnellement, je crois qu'on a eu raison de décider, en 2004, de mettre en place ce genre de programme. Il ne sera pas parfait, mais nous pourrions l'améliorer au fur et à mesure.

Je crois donc que du point de vue des Canadiens, cela pourrait être un bon début. Cela pourrait être un excellent commencement. En tout cas, ce programme apporte une certaine protection aux Canadiens.

Vous n'avez pas à répondre. Je tenais seulement à le dire.

**Le président:** Mais vous pouvez répondre si vous le désirez.

**M. Allan Kagedan:** Si nous remontons à 2004, c'était un peu plus près des événements du 11 septembre. On a discuté pendant trois ans de ces questions et de l'article qui constitue les bases juridiques de ce programme.

Nous étions alors un peu plus près de cette tragédie. Malheureusement, il y a eu l'écrasement de deux avions en Russie, en 2004. Nous avons vu malheureusement, en 2006, l'été dernier en Grande-Bretagne, les menaces qui ont été dirigées contre l'Amérique du Nord. Nous avons appris, ces dernières semaines, en Arabie saoudite, que des gens étaient formés pour devenir des pilotes-suicide, pour utiliser des avions, encore une fois. Il y a eu aussi, malheureusement, en 1995, l'opération Bojinka par laquelle des groupes de terroristes voulaient abattre des avions.

C'est très regrettable, mais il n'est pas très intelligent ou prudent de prétendre simplement que le problème n'existe pas. Que pouvons-nous faire, de façon à atteindre un juste équilibre et à travailler en collaboration, de manière inclusive, pour assurer le succès de ce programme?

**Le président:** Merci.

C'est de nouveau au tour de l'opposition officielle. Madame Barnes, s'il vous plaît.

**L'hon. Sue Barnes:** Merci.

Monsieur Kagedan, vous êtes le chef de la politique de la sûreté - aviation, Sûreté et préparatifs d'urgence. Je crois que c'est votre titre. Est-ce un poste à plein temps?

**M. Allan Kagedan:** Oui.

**L'hon. Sue Barnes:** Veuillez confirmer que si j'ai entre les mains une carte d'embarquement je saurais alors que je ne figure pas sur votre liste et que je suis libre de partir.

**M. Allan Kagedan:** Oui.

**Le président:** Me permettez-vous de vous interrompre? Je peux obtenir une carte d'embarquement sans aller à l'aéroport.

**L'hon. Sue Barnes:** Ce temps m'appartient, monsieur le président. Pourriez-vous me laisser poursuivre? Ce serait un peu plus juste.

Je remonte à 2004. Je ne me sers pas de l'ordinateur pour obtenir une carte d'embarquement, mais je sais que si je prends l'avion ce soir, Air Canada permettra à mon bureau d'imprimer ma carte d'embarquement à partir d'un ordinateur. Par conséquent, il y a une liste et si vous êtes censé figurer sur cette liste, vous pouvez savoir si votre nom y est inscrit en obtenant votre carte d'embarquement avant d'arriver à l'aéroport.

● (1230)

**M. Allan Kagedan:** Merci. Me permettez-vous de répondre?

**L'hon. Sue Barnes:** Je veux simplement que vous me disiez si c'est vrai ou non.

**M. Allan Kagedan:** Non.

**L'hon. Sue Barnes:** Donc, je peux obtenir aujourd'hui une carte d'embarquement pour m'assurer que je ne suis pas sur cette liste.

**M. Allan Kagedan:** Oui. Si vous êtes sur la liste, vous n'obtiendrez pas de carte d'embarquement par Internet. Vous ne l'obtiendrez pas non plus à un kiosque d'enregistrement.

**L'hon. Sue Barnes:** C'est ce que je voulais savoir. Alors pourquoi n'en informez-vous pas les Canadiens? S'ils peuvent obtenir une carte d'embarquement avant d'arriver à l'aéroport, cela éviterait un drame pour certaines familles à l'aéroport.

**M. Allan Kagedan:** Merci. Je l'apprécie. C'est absolument vrai.

**L'hon. Sue Barnes:** Pourquoi n'en avez-vous pas informé le public?

**M. Allan Kagedan:** Nous le faisons savoir. C'est dans le règlement. Cela figure dans les renseignements publiés, mais nous pouvons mettre notre site Web à jour pour l'annoncer en grosses lettres, en effet.

Autrement dit, si vous obtenez une carte d'embarquement, cela veut dire que vous n'êtes pas visé par le programme. C'est ainsi que cela fonctionne. Par conséquent, il s'agit de refuser de délivrer une carte d'embarquement...

**L'hon. Sue Barnes:** Il faudrait donc que les Canadiens le sachent peut-être? Précisez-le dans votre site Web.

**M. Allan Kagedan:** C'est déjà dans notre site Web. Nous pouvons l'indiquer de façon plus visible. C'est ainsi que fonctionne tout ce programme.

**L'hon. Sue Barnes:** Très bien. Je dois vous dire que si des gens sont refusés, je vais recevoir des appels chez moi et pas seulement à mon bureau de circonscription. J'ai dans ma circonscription des communautés où il y a beaucoup de gens qui portent le même nom, tout comme mon collègue M. Chan. Nous allons recevoir ces appels. J'espère qu'il n'y en aura pas beaucoup. J'espère que vous avez parfaitement raison, car nous serons confrontés à ce problème d'ici deux semaines.

Je crois toutefois que vous pourriez permettre aux Canadiens d'éviter un drame à l'aéroport ou de réduire les erreurs. Vous pourriez notamment leur dire que si leur compagnie aérienne leur permet d'obtenir une carte d'embarquement à l'avance par ordinateur, qu'ils le fassent pour s'assurer qu'ils ne figurent pas sur la liste.

Je ne comprends pas que vous n'aidiez pas mieux les gens.

Une autre façon de voir les choses, si je me fais l'avocat du diable, est la suivante. Disons que je suis un terroriste sur la liste des terroristes. Je vais vérifier si je pourrais monter ou non à bord d'un avion en imprimant ma carte d'embarquement. Si je ne peux pas l'imprimer à partir de mon ordinateur, il est évident que je suis sur la liste et que je ne pourrai pas prendre ce vol. Alors peut-être que cela empêchera quelqu'un, de façon indirecte — je vous le concède, monsieur MacKenzie — de prendre place à bord d'un avion. Néanmoins...

**M. Allan Kagedan:** Je dirais seulement qu'il pourrait y avoir de multiples raisons...

**L'hon. Sue Barnes:** Il y a une autre chose que j'ignore, parce que je ne voyage pas sur toutes les lignes aériennes au monde. Je ne sais pas si à part Air Canada, d'autres compagnies aériennes émettent les cartes d'embarquement à l'avance. Avez-vous ce renseignement?

**M. Allan Kagedan:** Oui. Je sais que l'impression des cartes d'embarquement à l'avance est une pratique largement répandue en Amérique du Nord et qui se répand sans doute dans le monde entier. Je suppose...

**L'hon. Sue Barnes:** Vous ne le savez pas? S'il vous plaît.

**M. Allan Kagedan:** Je m'intéresse principalement à la sécurité. Je m'intéresse surtout à l'élaboration de programmes comme celui-ci. Je n'exploite pas une compagnie aérienne et je ne connais pas toutes les pratiques des transporteurs aériens en ce qui concerne l'émission des cartes d'embarquement. Par conséquent, je n'ai pas de renseignements précis à ce sujet. C'est du ressort des transporteurs aériens.

Il y a de nombreuses raisons pour lesquelles on peut vous refuser une carte d'embarquement. Cela peut être parce que vous figurez sur cette liste. Cela peut être parce que vous n'avez pas payé votre billet la dernière fois. Cela peut être pour une centaine d'autres raisons. Par conséquent, on ne vous avise pas à ce moment-là si vous êtes ou non sur la liste, mais il est vrai que si vous obtenez une carte d'embarquement valide, vous pouvez prendre place à bord de l'avion. Vous devrez montrer une pièce d'identité avant d'embarquer et il faut que le nom inscrit sur la carte d'embarquement corresponde au nom sur la pièce d'identité.

Oui, nous pourrions certainement communiquer ce renseignement au public de façon plus visible. C'est certainement une excellente suggestion.

**L'hon. Sue Barnes:** J'ai dans ma circonscription des gens qui n'ont pas accès à Internet, dans des localités assez proches des secteurs plus peuplés et qui ne pourront donc pas avoir accès à ces renseignements parce qu'ils ne sont pas desservis par Internet ou ne savent pas comment l'utiliser. Ils ne peuvent pas s'informer par téléphone, mais ils peuvent savoir où ils en sont en essayant d'obtenir leur carte d'embarquement le jour même, avant de quitter leur domicile pour se rendre à l'aéroport?

**M. Allan Kagedan:** Oui.

**L'hon. Sue Barnes:** Merci.

Une fois que votre nom est sur une liste, il est difficile de le faire enlever. À l'ère de l'Internet, les listes durent éternellement.

Vous allez avoir un bureau de réexamen. Je ne veux pas que le public s' imagine que vous allez réexaminer le dossier dans les 30 jours, car ce n'est pas le cas. Nous pouvons seulement espérer que vous le ferez dans un délai de 30 jours, après avoir reçu les renseignements nécessaires. Personne ne pourra vous contacter. Nous ne connaissons même pas le nom des personnes qui examinent les dossiers. Au cours d'une de nos réunions antérieures, on nous a dit qu'on ne révélera pas aux gens pourquoi leur nom ne peut pas être radié de la liste.

Mais supposons que cela se termine bien. Une personne va être rayée de la liste parce qu'elle y a été inscrite par erreur. Comment communiquez-vous... ou allez-vous en aviser tous ceux qui ont reçu la liste où ce nom a été inscrit par erreur et a causé des inconvénients à cette personne? Comment faites-vous rayer son nom étant donné que ces listes peuvent maintenant se retrouver dans d'autres pays, car certains des agents des compagnies aériennes à qui nous les avons communiquées ont peut-être enfreint vos lignes directrices et votre règlement en transmettant ces listes à d'autres gens?

• (1235)

**Le président:** Ce sera votre dernière question.

Allez-y.

**M. Allan Kagedan:** C'est une inquiétude légitime. Une fois qu'un nom se retrouve sur la liste, etc. ... Encore une fois, voici ce que nous faisons.

L'inscription d'une personne sur la liste fait l'objet d'un réexamen au moins tous les 30 jours. Si quelqu'un a eu son nom sur la liste, qu'arrive-t-il ensuite? Nous informerons les transporteurs aériens... Ils recevront la nouvelle liste où le nom de la personne en question ne figurera plus. Les compagnies aériennes auront toujours l'obligation permanente de protéger tout renseignement qui ait jamais été inscrit sur cette liste. Quiconque enfreint cette règle en subira les conséquences. Voilà comment nous réglons le problème. Si un nom est enlevé de la liste, il n'y figure plus. Le règlement interdit de communiquer ce nom à quelqu'un d'autre.

Si la personne en question est recherchée par Interpol ou une autre agence, cela ne nous regarde plus, mais pour ce qui est des renseignements que nous produisons et que nous fournissons, l'obligation de préserver leur confidentialité est permanente. Elle ne disparaît pas au bout de quelques mois. Voilà comment fonctionne le réexamen.

**Mme Linda Savoie:** Je voudrais apporter une précision à propos de ce que vous avez dit.

Lorsque l'embarquement vous est refusé on ne vous laisse pas complètement tomber. On vous donne les coordonnées de mon bureau et vous pourrez parler directement avec quelqu'un qui vous aidera à faire une demande. Nous vous dirons comment nous procédons, qui va s'occuper de votre dossier, etc. Les gens à qui l'embarquement est refusé ne se retrouvent donc pas dans le noir total. Ils pourront parler à quelqu'un.

**L'hon. Sue Barnes:** Mais il n'y a qu'un bureau, un seul emplacement au Canada, n'est-ce pas?

**Mme Linda Savoie:** C'est exact.

**L'hon. Sue Barnes:** Personne ne peut aller vous rendre visite, ou...

**Mme Linda Savoie:** Si, ce sera possible. Mes conseillers pourront se rendre dans les diverses régions du pays, si nécessaire.

Nous le faisons déjà. Nous pouvons déjà le faire pour nos opérations maritimes, car comme je l'ai mentionné la semaine dernière, mon bureau a également d'autres responsabilités. Nous allons poster des conseillers à Halifax, Vancouver, etc. Selon la personne qui sera chargée du réexamen, elle ne se sera peut-être pas postée à Ottawa.

**Le président:** Merci.

**L'hon. Sue Barnes:** Comme je sais que je n'aurai pas droit à un autre tour, j'aimerais que vous reveniez à notre retour, en septembre, pour voir comment les choses se seront passées pendant l'été.

**Le président:** C'est au tour de M. Norlock, s'il vous plaît.

**M. Rick Norlock (Northumberland—Quinte West, PCC):** Il n'est pas difficile de voir qu'il y a d'importantes divergences d'opinions ici aujourd'hui. Je suppose que c'est dû en partie à ce que j'appellerais une conception idéologique de ce genre de mesures et peut-être aussi... mais je vais m'abstenir de le dire, car je n'aime pas associer les mots « politique » et « viciée ».

Néanmoins, quelqu'un a dit qu'une personne pourrait simplement demander une carte d'embarquement en disant qu'elle est un terroriste. C'est comme si un bandit se promenait dans la rue principale d'une ville ou d'un village en disant qu'il va voler la banque en espérant que rien ne lui arrivera. Ceux qui feront cette déclaration ridicule en subiront les conséquences.

Je pense que nous avons sans doute mis en lumière certaines des faiblesses que nous voyons dans ce genre de réponses à un problème mondial. Bien entendu, nous savons que les gens intelligents qui veulent vraiment nous nuire, se serviront de tous les moyens possibles pour contourner toutes les mesures de sécurité que nous aurons mises en place. J'ai été très content de vous entendre dire que ce n'est là qu'un des dispositifs de sécurité qui visent à soulager les craintes des voyageurs, surtout des Canadiens, lorsqu'ils veulent voyager en avion, parce que c'est beaucoup plus commode dans un grand pays comme le nôtre. J'ai de la famille en Colombie-Britannique et à cause de mes fonctions, je n'ai pas beaucoup de temps pour leur rendre visite et je ne peux donc pas aller les voir en voiture ou en train. Je prends l'avion. Je pense que la plupart des Canadiens veulent être sûrs que toutes les mesures qu'il est raisonnablement possible de prendre sont prises pour assurer leur sécurité.

Cela m'amène à la question suivante: votre ministère a-t-il vérifié si les autres pays ont des programmes similaires ou d'autres mesures que nous pourrions prendre? Avez-vous examiné les pratiques exemplaires en vigueur dans le monde? Qui a la meilleure sûreté aérienne et comment ces dispositions pourraient-elles s'appliquer ici, compte tenu de la nature de la société canadienne et de nos lois? L'avez-vous fait?

• (1240)

**M. Allan Kagedan:** Certainement, en l'absence des études statistiques que tout le monde aimerait avoir. Néanmoins, les statistiques concernant la sécurité posent un problème, car vous essayez de prévenir un incident et si vous réussissez, ce n'est inscrit nulle part. Cela peut arriver dans certains cas, mais c'est rare.

Nous nous penchons certainement sur ce que les autres pays font pour assurer leur sécurité et le Canada fait partie du G-8. Entre autres choses, le G-8 a un groupe appelé le Groupe Roma/Lyon: Roma se rapportant à l'antiterrorisme et Lyon au quartier général d'Interpol. Le Canada y participe et je joue un rôle au sein de ce groupe où nous examinons les pratiques exemplaires en vigueur dans les pays du G-8.

Nous participons à l'APEC. L'APEC, qui désigne la Coopération économique Asie-Pacifique, s'intéresse de très près à la sécurité. Elle s'intéresse beaucoup à la sûreté aérienne et nous allons également participer aux travaux de ce groupe. L'Organisation des États américains est également très active sur le plan de la sûreté aérienne.

Pour ce qui est des leçons que nous avons tirées, nous envisageons une liste de surveillance. Je sais que l'Australie et la Nouvelle-Zélande sont dans une situation particulière parce qu'ils ont relié l'émission des visas à une liste de surveillance. Au Canada, nous relierions également l'émission des visas au même genre de critères. Par conséquent, nous essayons de profiter au maximum de toutes les expériences des autres et de les appliquer plus directement à l'aviation.

Dans le cas de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, étant donné que pour s'y rendre il faut prendre l'avion, ces pays exercent un contrôle aux frontières en utilisant une liste de surveillance pour le transport aérien. Je crois que c'est un système assez efficace. Les États-Unis ont également un système que nous connaissons

beaucoup mieux et dont nous entendons beaucoup parler. Il retient beaucoup l'attention des médias. Par conséquent, nous tirons une leçon de ces expériences.

Néanmoins, tout cela fait l'objet d'études internationales et c'est certainement le cas pour certaines initiatives canadiennes et certaines mesures que nous prenons, particulièrement lorsqu'il s'agit d'établir un juste équilibre entre l'efficacité, la sécurité et la protection de la vie privée. Nous avons peut-être certains renseignements à échanger avec d'autres pays qui se soucient de la sécurité, mais nous tenons à le faire de façon à protéger la vie privée des gens et à réduire les inconvénients pour les passagers.

**M. Rick Norlock:** Lorsque le système a été conçu, l'avez-vous présenté disons, à nos partenaires internationaux pour savoir ce qu'ils en pensaient? Ont-ils été convaincus qu'un avion canadien qui vole dans leur espace aérien ou atterri dans leurs aéroports, lorsqu'ils prennent des passagers...? L'avez-vous fait pour leur assurer que lorsqu'ils montent à bord d'un avion canadien vous protégez leur sécurité?

**M. Allan Kagedan:** Absolument. Nous avons eu des discussions intensives et approfondies avec les autres pays au sujet de ce programme. Chacun d'eux examine ses propres programmes pour l'utilisation des renseignements sur les passagers dans le but d'assurer la sécurité du transport aérien. Il y a donc eu beaucoup de discussions à ce sujet et, comme je l'ai dit, nous nous sommes inspirés de certaines mesures qu'ils ont prises. C'est un échange dans les deux sens et ce genre de programme suscite énormément d'intérêt au niveau international.

**Le président:** Votre temps est écoulé. Je crois que vous aurez droit à un autre tour.

Nous allons faire des tours plus courts.

Monsieur Cullen.

**L'hon. Roy Cullen:** Merci, monsieur le président.

Je vais partager mon temps avec M. Chan et je vais donc être très bref.

Je voudrais seulement dire que si nous n'avons pas notre propre liste, les compagnies aériennes se serviront d'autres listes. Malheureusement, je n'ai pas pu obtenir de réponses et je pense donc qu'à l'automne nous devrions peut-être faire comparaître les compagnies aériennes, IATA et ce genre de groupes.

J'ai moi-même constaté — même si cela ne m'a pas touché personnellement — que la liste américaine des personnes interdites de vol contient des erreurs ou du moins en contenait. Si nous avons une liste canadienne établie avec rigueur, ce sera peut-être préférable. Mais je n'ai pu obtenir aucune assurance à cet égard.

Je voudrais faire suite à ce qu'a dit Mme Barnes. On ne peut pas téléphoner à votre bureau pour dire: « Voici comment je m'appelle. Voici ma date de naissance. Je voudrais savoir si je suis ou non sur la liste ». Toutefois, si j'ai accès à un ordinateur, je peux voir si je peux obtenir une carte d'embarquement et je pourrais alors le savoir. Si j'obtiens ma carte d'embarquement, cela veut dire que je ne suis pas sur la liste.

C'est tout à fait ridicule. D'un côté vous déclarez que vous ne pouvez pas dire aux gens s'ils sont ou non sur la liste, mais de l'autre, si vous avez un ordinateur et si vous pouvez obtenir une carte d'embarquement, cela veut dire que vous n'êtes pas sur la liste. Je ne comprends pas.

• (1245)

**M. Allan Kagedan:** Je ne suis pas certain d'avoir bien compris.

Je peux vous dire que le ministre dispose de 72 heures pour émettre une directive interdisant l'embarquement. Par conséquent, le refus d'embarquement est ordonné par le ministre en vertu d'une directive d'urgence. Le cadre juridique dans lequel nous opérons est ce délai de 72 heures pendant lequel nous évaluons la menace.

Si nous disions simplement aux gens qu'ils sont sur la liste, si nous affichions simplement la liste sur Internet, ce serait une atteinte à la vie privée et bien entendu, cela réduirait la valeur de ces mesures sur le plan de la sécurité.

**L'hon. Roy Cullen:** Je n'ai pas parlé de l'afficher sur Internet. J'ai dit qu'il faudrait pouvoir obtenir ce renseignement par téléphone.

**M. Allan Kagedan:** Mais comment saurions-nous...? Vous pourriez téléphoner en disant que vous êtes moi...

**L'hon. Roy Cullen:** Comment savez-vous quand je demande une carte d'embarquement par ordinateur que je suis bien qui je dis être?

**M. Allan Kagedan:** Cela nous ramène à la question des pièces d'identité falsifiées. Si on vous refuse une carte d'embarquement...

**L'hon. Roy Cullen:** Non, nous n'en sommes pas là.

**M. Allan Kagedan:** On peut me refuser une carte d'embarquement, comme vous le savez, mais pas forcément parce que je figure sur la liste.

**L'hon. Roy Cullen:** Je vais passer à M. Chan.

**Le président:** Très bien, je ne pense pas qu'on ait entendu la question.

**L'hon. Raymond Chan:** Pour faire suite...

**Le président:** Le plus rapidement possible.

**L'hon. Raymond Chan:** J'essaie d'être diplomate. Ce n'est pas du tout une question d'idéologie. Il s'agit de voir comment nous pouvons nous servir de notre bon sens pour empêcher les quelques personnes dont M. MacKenzie a parlé — le petit nombre de terroristes — de monter à bord d'un avion. Si c'est un petit groupe de gens, s'ils savent qu'il y a une liste de personnes interdites de vol, ils vont devoir essayer de la contourner. Ils commenceront par se procurer de fausses pièces d'identité.

J'essaie d'aborder la question avec logique. Ce programme ne semble pas pouvoir arrêter un professionnel ou un véritable terroriste. Voilà pour ma première question.

La deuxième est la suivante. J'étais au comité de la sécurité publique. Cette question suscite beaucoup d'inquiétude. Voilà pourquoi ce programme n'a pas été appliqué rapidement. Je tenais seulement à le dire.

**Le président:** Monsieur Kagedan, pouvez-vous répondre brièvement.

**M. Allan Kagedan:** Comme quelqu'un l'a dit, lorsque vous placez une étiquette sur votre fenêtre, le voleur va aller ailleurs. C'est donc un des éléments. Pourquoi prendre des risques? Nous essayons de protéger les Canadiens sur les vols qui arrivent au Canada.

Vous avez également parlé des documents falsifiés. Si vous prenez un vol international, les agents des aéroports ont reçu une formation...

**L'hon. Raymond Chan:** Et pour les vols intérieurs?

**M. Allan Kagedan:** Le fait est qu'il s'agit d'un programme d'une portée à la fois nationale et internationale. Les agents reçoivent une formation pour détecter les passeports et autres documents falsifiés. Je pense que c'est important.

Si nous pouvons empêcher ces personnes d'embarquer dans nos avions, c'est une bonne chose. Il peut arriver qu'elles agissent ailleurs et c'est une mauvaise chose. Le gouvernement canadien essaie de protéger les Canadiens.

En ce qui concerne les fausses pièces d'identité, tout dépend qui vous êtes. La possibilité que vous avez de les utiliser pour aller quelque part...

**Le président:** Merci.

Monsieur Ménard, vous aviez également une question.

[Français]

**M. Serge Ménard:** Merci.

Quelqu'un de la Ligue des droits et libertés m'a écrit — je ne sais pas s'il a écrit à tous les députés — pour me faire part de certaines inquiétudes. La dernière me touche particulièrement. Il est écrit, et je cite:

La liste noire n'est qu'une première étape en attendant l'implantation du projet encore plus ambitieux annoncé par Transport Canada. Dans ce projet, le nom de chaque voyageur est soumis à un système informatique qui recueille toutes les informations disponibles sur ce voyageur (habitudes de voyage, consommation, connaissances, etc.) afin de lui attribuer un profil de risque - vert, orange ou rouge. Le voyageur qui reçoit une cote orange ou rouge est soumis à des fouilles et à des interrogatoires supplémentaires, à la suite de quoi il peut se voir carrément interdire l'embarquement.

Ma question est simple. Y a-t-il un projet pour implanter un pareil système de classification des voyageurs à Transports Canada?

• (1250)

**M. Allan Kagedan:** Non, pas du tout. Absolument pas. Il y a seulement ce programme-ci. Il n'y a en pas d'autre. Nous travaillons très fort sur ce programme présentement. Il n'y a pas d'approbation ni de planification d'un autre système. Notre priorité, c'est ce système-ci. On ne planifie aucunement la mise sur pied d'un autre système.

**M. Serge Ménard:** Bien.

On m'a écrit en anglais. Je ne me risquerai pas à traduire, car nous avons ici les meilleurs professionnels au monde en traduction.

Le CLC, je crois que c'est le Congrès du travail du Canada, mais étant donné la personne qui m'écrit, j'ai des doutes à ce sujet. C'est plutôt l'argument qui est important. On nous dit:

[Traduction]

La liste contribuera probablement à une augmentation du profilage racial et religieux de membres des communautés arabes et musulmanes. La liste étatsunienne de personnes interdites de vol a fait associer à tort au terrorisme plus de 30 000 voyageurs et voyageuses qui tentaient de franchir la frontière ou de monter à bord d'avions.

[Français]

Qu'avez-vous à répondre au Congrès du travail du Canada?

**M. Allan Kagedan:** Merci bien.

[Traduction]

Je dois dire que ce programme ne repose sur aucun profilage racial. Nous nous y opposons. Personnellement, je considère que le profilage racial est répugnant et inacceptable. Nous visons certaines personnes qui ont pris certaines décisions.

C'est notre programme et c'est nous qui l'avons conçu. Nous ne considérons pas qu'un groupe est responsable de certains actes. Ce sont les individus qui sont responsables de leurs actes. Nous tenons compte des actes qu'ils ont commis individuellement conformément aux lignes directrices dont j'ai parlé.

[Français]

**M. Serge Ménard:** Je pense que vous seriez plus convaincant pour les gens qui ont exprimé leurs inquiétudes si, au lieu de dire simplement qu'il n'y aura pas de profilage racial, vous nous expliquiez les mesures qui sont prises pour qu'il n'y en ait pas.

**M. Allan Kagedan:** Oui, merci, c'est très bien.

**M. Serge Ménard:** Pouvez-vous nous expliquer les mesures?

**M. Allan Kagedan:** Oui, très bien.

Il y a des directives spécifiques pour les activités des personnes concernées. Il y a des choses précises à faire et on ne vise pas un groupe: ce n'est pas ce qui est écrit. On parle seulement des activités des individus. Alors, c'est clair.

Cependant, on peut reconsidérer notre décision. S'il y a une mesure de profilage racial, on vérifiera et on rejettera la conclusion. On fait toutes ces choses afin d'être certains qu'il n'y aura pas de profilage racial. Il est seulement question d'activités spécifiques d'individus.

[Traduction]

**Le président:** Vous pouvez répondre brièvement en 10 ou 15 secondes.

Il a droit à cinq minutes et il n'a utilisé que quatre minutes et demie.

[Français]

**M. Serge Ménard:** Il est certain que la sécurité aérienne me préoccupe comme voyageur. Ensuite, il y a les enfants et il y a aussi le personnel, etc. Je pense que la première leçon que nous avons à tirer du 11 septembre, c'est la nécessité de sécuriser le bloc de pilotage. Mais je pensais qu'on aurait aussi vérifié si, en appliquant ces listes, on aurait pu empêcher les événements du 11 septembre. Il semble que non.

Je ne comprends pas que vous ne soyez pas capable...

[Traduction]

**Le président:** Vos 10 secondes sont terminées.

[Français]

**M. Serge Ménard:** ... qu'il n'y ait pas eu d'enquête pour examiner systématiquement tous les incidents afin de voir si l'application d'une liste de personnes interdites de vol aurait empêché qu'ils se produisent.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Kagedan, je ne sais pas si vous pouvez répondre à cela. Le temps imparti est largement dépassé.

**M. Allan Kagedan:** Pour toutes nos activités de sécurité, nous évaluons les risques et nous voyons si une mesure peut ou non améliorer les choses. Nous tenons compte également des mesures que les autres pays ont prises, comme je l'ai mentionné, pour prendre nos décisions.

•(1255)

**Le président:** Monsieur Comartin, vous serez le batteur de relève pour finir le travail.

**M. Joe Comartin:** Merci, monsieur le président.

Avez-vous mis en place un système de rapports qui nous permettra de voir rapidement les résultats et de savoir comment le système fonctionne? Y aura-t-il des rapports écrits qui seront publiés à la fin du premier mois et au cours des six prochains mois ainsi qu'au bout d'un an? Avez-vous mis ce genre de système en place?

**M. Allan Kagedan:** Il y a effectivement de nombreuses exigences concernant les rapports. Elles sont établies par le Conseil du Trésor pour n'importe quel programme et ce programme-ci ne fait pas exception à la règle. Il y a des rapports à présenter. Il faudrait que je vérifie dans quelle mesure ils seront publics. Nous avons donc des rapports à faire.

Je pense que Linda peut répondre...

**Mme Linda Savoie:** On nous a déjà informés qu'il y aurait une vérification de la protection des renseignements personnels l'année prochaine et le bureau de réexamen va devoir également faire rapport au public du nombre de réexamens, des résultats, etc.

**M. Joe Comartin:** Quelle sera la fréquence de ces rapports?

**Mme Linda Savoie:** Ils seront annuels.

**M. Joe Comartin:** Par conséquent, nous n'obtiendrons aucun renseignement avant 12, 15 ou 18 mois?

**Mme Linda Savoie:** Si vous le demandez, je suis certaine que nous pourrions présenter à l'avance...

**M. Joe Comartin:** Considérez que la demande a été faite. Et pourriez-vous...

**Le président:** Monsieur Comartin, je suis certain que nous allons réexaminer cette question à l'automne.

**M. Joe Comartin:** Je ne veux pas attendre jusqu'à l'automne, monsieur le président. Je voudrais avoir un rapport mensuel pendant l'été, y compris en septembre. Je voudrais que ce rapport soit envoyé au comité et que la greffière le distribue aux membres du comité.

**Mme Linda Savoie:** Je ne pense pas que cela posera de difficultés pour mon bureau. Si mes collègues du groupe de la sécurité ont fait le travail qu'ils s'efforcent de faire, nous ne devrions pas être très actifs de toute façon.

**M. Allan Kagedan:** Que devrait contenir ce rapport, à votre avis?

**M. Joe Comartin:** Bien entendu, nous voulons savoir quels ont été les problèmes, le nombre de gens qui ont fait l'objet d'un refus d'embarquement à l'aéroport et dans votre cas, madame Savoie, ce qu'il est advenu des appels ou quelles réponses votre bureau a données suite à ces refus. Ce sont les deux principales choses.

**Mme Linda Savoie:** Notre système de suivi pourra certainement fournir des renseignements quant au nombre de requérants et le résultat de chaque réexamen. Cela ne posera aucun problème.

**M. Allan Kagedan:** Encore une fois, c'est seulement une question de nombre. Je sais que, statistiquement, si le nombre est trop petit, cela soulève la question de la protection des renseignements personnels, mais dans ce contexte, je ne pense pas que cela posera de difficultés.

**M. Joe Comartin:** Monsieur le président, quel que soit le rapport que nous recevions, j'apprécierais qu'il soit distribué aux membres du comité le plus rapidement possible.

**Le président:** Le comité désire-t-il obtenir ces renseignements?

**L'hon. Sue Barnes:** Cela semble être une bonne idée.

**Le président:** D'accord.

Monsieur Norlock.

**M. Rick Norlock:** Ces statistiques peuvent-elles nous dire combien de personnes ont pris l'avion au cours de cette période?

**M. Allan Kagedan:** Oui, je crois que nous avons probablement ces chiffres.

**M. Rick Norlock:** Nous pourrions ainsi comparer les pourcentages; autrement, cela peut être...

**Le président:** S'il y a un risque d'atteinte au droit à la vie privée, allez-vous quand même communiquer ces renseignements au comité?

**M. Allan Kagedan:** Nous devons respecter la loi. Nous sommes assujettis à la Loi sur la protection des renseignements personnels. Je sais, pour avoir travaillé sur d'autres dossiers, que selon la taille de votre échantillon, par exemple, il faut être assez prudent si l'échantillon est très petit. Il y a peut-être quand même une solution. Il faut simplement veiller à protéger les renseignements personnels dans ce genre de situation. J'ai l'impression que nous n'allons pas nous retrouver avec un grand nombre de cas de ce genre et que s'il est possible d'en faire rapport globalement, nous le ferons certainement.

**Le président:** Je vais tout de suite vous faire part de mes objections. Il s'agit d'une séance publique et si des renseignements

qui sont demandés à une séance publique sont transmis au comité et que je les transmets, cela devient des renseignements publics. Si c'est ce que souhaitent les membres du comité, ils ne pourront peut-être pas obtenir ces renseignements. Si cela porte atteinte au droit à la vie privée, ces renseignements ne seront probablement pas communiqués au comité. Autrement dit, vous n'obtiendrez peut-être aucun renseignement, à moins qu'ils ne puissent être divulgués...

**M. Joe Comartin:** Nous n'obtiendrons aucun renseignement à moins que ce ne soit conforme à la Loi sur la protection des renseignements personnels et tout ce qui sera invoqué au nom de la sécurité nationale.

**Le président:** Je voulais seulement savoir si vous avez fait votre demande sous cette réserve.

Merci beaucoup.

La séance est levée.

---





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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

**<http://www.parl.gc.ca>**

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**