



Chambre des communes  
CANADA

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

---

TRAN • NUMÉRO 039 • 3<sup>e</sup> SESSION • 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

**TÉMOIGNAGES**

**Le jeudi 2 décembre 2010**

—  
**Président**

**M. Merv Tweed**



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

Le jeudi 2 décembre 2010

• (1205)

[Traduction]

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

Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, séance numéro 39. Dans le cadre des travaux du comité, nous reprenons le débat sur la motion de M. McCallum. Je crois que tout le monde a le texte de la motion, et j'ai...

Excusez-moi?

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** M. McCallum avait la parole.

**Le président:** Je ne crois pas.

**M. Sukh Dhaliwal:** Il l'avait.

**Le président:** Monsieur Watson.

**M. Jeff Watson (Essex, PCC):** Sur un rappel au Règlement, monsieur le président, est-ce que nous conservons la liste des intervenants telle qu'elle existait à la fin de...

**Le président:** J'ai la liste...

**M. Jeff Watson:** Pouvez-vous nous dire qui, dans l'ordre...

**Le président:** Je ne crois pas que M. McCallum avait la parole. Je pense que nous étions de ce côté-ci...

**M. Jeff Watson:** Je ne crois pas que c'était le cas non plus.

**Le président:** La liste que nous avons conservée... Je pense que nous allons commencer avec le premier nom.

Monsieur Trost.

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

Je pense que ceci sera ma dernière intervention sur...

**M. Sukh Dhaliwal:** [Note de la rédaction: Inaudible]... était.

**M. Brad Trost:** Mon souvenir est que j'étais le suivant, mais je ne vais pas...

**Une voix:** [Note de la rédaction: Inaudible]

**Le président:** Allez-y.

**M. Brad Trost:** C'est un problème sérieux, et je ne vais pas catégoriquement insister sur mon droit d'être le prochain intervenant, mais, comme je l'ai dit, ceci sera ma dernière intervention au cours de ce débat.

L'honorable député a déposé trois motions. Il est en fait opportun qu'il prenne la parole tout à l'heure. Il y a quelque chose dans ces motions que je ne comprends vraiment pas, notamment dans celle dont nous débattons en ce moment:

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

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

Ce que je ne comprends pas, c'est que l'honorable député a introduit une autre motion le même jour, qui dit ceci:

Que le comité tienne une réunion le 8 décembre 2011 de 15 h 30 à 17 h 30 au sujet de la date butoir du 31 mars 2011 pour tous les projets d'infrastructure et que les responsables municipaux soient invités à témoigner.

À mon sens, ces motions renferment une petite contradiction. Comme je l'ai dit, je vais demander à l'honorable député d'expliquer cela plus tard et de nous indiquer pourquoi il a introduit deux motions distinctes. Car il me paraît logique que si nous allons rédiger un rapport, tirant une conclusion, nous devrions le faire sur la base de tous les témoignages que nous avons déjà entendus.

Ainsi, il est très possible que nous ayons déjà entendu tous les témoins et témoignages que nous avons besoin d'entendre. Je considère que nous n'avons réellement pas besoin en sus de cette réunion du 8 décembre. Mais s'il veut une réunion le 8 décembre — et à mon calendrier nous sommes aujourd'hui le 2 décembre — pourquoi produirions-nous un rapport avant celle-ci? Pourquoi ne pas attendre alors jusqu'après la réunion du 8 décembre?

Ma proposition à l'honorable député serait donc — car je pense qu'il prend au sérieux toutes les motions qu'il a déposées — qu'il amende ou retire cette motion dont nous discutons actuellement afin de reculer la date au-delà du 8 décembre. Cela me paraît très très logique, car il est très possible que, si la motion du 8 décembre est adoptée et que nous entendions effectivement des témoins lors de cette réunion du 8 décembre, nous retirions des renseignements qui nous amèneront à changer d'avis sur sa motion. Il est possible que les témoins nous disent quelque chose qui nous amène à vouloir retarder l'échéance de trois mois, ou bien de ne pas la reporter du tout.

Je trouve injuste d'inviter des témoins à une réunion et de leur demander de témoigner alors que nous avons déjà rédigé notre rapport. Je réalise que c'est un petit rapport, et que l'on pourrait y apporter quelques ajouts, mais soyons réalistes: si nous allons rédiger un rapport, il nous faut écouter au préalable tous les témoins.

Je vais même demander à l'honorable député de réserver sa motion. Nous pourrions reprendre le débat à son sujet après la réunion du 8 décembre, si elle a effectivement lieu, ou du moins lorsque nous connaîtrons les résultats de la motion portant sur le 8 décembre. Une bonne question à se poser est de savoir combien de réunions de plus nous tiendrons.

Mais je ne suis pas prêt à envisager le moindre rapport, et encore moins ce rapport-ci, tant que nous ne serons pas certains que toutes les réunions que nous allons avoir auront été tenues et qu'il n'y aura plus aucune possibilité de recevoir de nouveaux témoins. À mes yeux, c'est une simple question de courtoisie envers les témoins et une question de simple bon sens: il faut écouter tous les témoins avant de rédiger un rapport.

• (1210)

J'espère que l'honorable député prendra en considération mes suggestions. J'espère qu'il réservera cette motion jusqu'après le vote sur l'autre, car je pense qu'il y a dans toutes ces motions des éléments méritant d'être débattus, mais peut-être ne se présentent-elles pas dans le bon ordre. Peut-être pourrait-il reconsidérer l'ordre de ses motions et les réintroduire d'une manière plus logique.

**Le président:** Le suivant est M. Byrne, mais il n'est plus ici, et je vais donc donner la parole à Mme Brown.

**Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC):** Merci, monsieur le président. Mon intervention ne sera pas très longue.

Lors de notre audition de témoins, nous avons reçu, tout d'abord, l'Association of Manitoba Municipalities. Nous avons reçu aussi l'Union des municipalités du Québec. Ce n'est pas écrit dans mes notes, mais je me souviens que l'une d'elles, mais il faudrait peut-être que je vérifie la transcription — a expressément déclaré — c'était peut-être la Fédération canadienne des municipalités et l'on me reprendra si je me trompe — que pour certains projets, peu importerait la durée de la prolongation car on ne parviendrait jamais à les parachever.

Je déplore que nous n'ayons jamais entendu les responsables de ces projets et peut-être certaines personnes et municipalités auraient-elles besoin d'une prolongation plus longue. Peut-être les pénalisons-nous si nous n'écoutons pas également ce groupe de personnes.

Je ne sais pas si la Fédération canadienne des municipalités pourrait nous communiquer certains de ces noms, ou si cela a été dit plus tôt par l'Association of Manitoba Municipalities, mais en substance l'on nous a dit que dans le cas de certains projets, peu importait la durée de la prolongation. Je pense qu'il faudrait inviter ces personnes à comparaître pour savoir quels sont les problèmes rencontrés, quels sont les obstacles à l'achèvement de ces chantiers, quelle sorte d'échéancier elles envisagent pour y parvenir, et savoir si elles seraient prêtes à venir témoigner à ce comité.

• (1215)

**Le président:** J'ai M. Jean, puis M. Guimond, suivi de M. McCallum.

Monsieur Jean.

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

Très franchement, je pense que nous devrions passer à un autre sujet. J'ai plusieurs choses à dire, mais ensuite je pense que nous devrions expédier ces motions et nous attaquer au projet de loi C-42. Nous avons beaucoup de gens dans la salle.

Je veux parler un peu des investissements dans l'infrastructure et de ce que notre gouvernement a fait à cet égard. En tout cas, depuis l'introduction de notre plan économique en janvier 2009, nous avons investi quelque 10,7 milliards de dollars de fonds fédéraux dans plus de 6 100 projets. Ce n'est pas un mince exploit. Si nous remontons dans l'histoire du Canada, c'est la première fois qu'une action d'aussi grande envergure a été enclenchée dans le but de revitaliser l'infrastructure.

J'en suis très heureux et je suis ravi du fait que nous ayons collaboré si bien avec nos partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux. Nous avons fait un excellent travail, et eux aussi, sur le plan de l'exécution du plan infrastructurel. En tout cas, 30 milliards de dollars ont été investis; en fait, le montant de l'investissement de nous tous a été supérieur à 30 milliards de dollars. Nos partenaires nous ont même applaudis pour le travail que nous avons accompli. Ils nous ont fait savoir que cela a été très important.

Nous avons pris d'autres mesures encore. L'une, évidemment, a été de rendre permanente la rétrocession de la taxe sur l'essence et d'en doubler le montant. Nous avons fait quantité d'autres choses avec nos partenaires, sur la base des avis de la FCM et d'autres et grâce à la création d'un véritable partenariat national avec les provinces, les territoires et les municipalités.

Lorsque la vérificatrice générale a publié son rapport, j'ai été très, très heureux qu'elle ait conclu que le plan d'action économique est exécuté efficacement. Son rapport dit même que le gouvernement du Canada a réagi rapidement et efficacement, en concevant et exécutant le plan et finançant les projets admissibles.

Fin septembre, les provinces, les territoires et les municipalités ont fait savoir que les travaux étaient achevés pour cinq fois plus de projets — c'est bien vrai, monsieur le président — au titre du Fonds de stimulation de l'infrastructure qu'en mars, ce qui signifie que beaucoup de travail a été fait même depuis cette date.

Nous sommes aussi ravis de voir que plus de 61 p. 100 des projets sont réalisés au moins 30 jours plus vite qu'initialement prévu. De fait, si l'on y regarde de plus près, 99 p. 100 des projets au titre du Fonds de stimulation de l'infrastructure et du volet Collectivités sont maintenant en cours de réalisation ou parachevés. Comme nous le savons, ces projets ont créé des emplois au moment où l'économie en avait le plus besoin et nous sommes un brillant exemple aux yeux du monde de ce qu'un pays peut faire lorsqu'il agit main dans la main avec ses partenaires — provinciaux, territoriaux et municipaux.

Mais il importe de noter qu'avec la fin du Plan d'action économique, un plan dont il a toujours été prévu qu'il serait ciblé, rapidement exécuté et temporaire, et avec l'achèvement des projets, le gouvernement du Canada a pris l'engagement à long terme de continuer à collaborer avec les provinces, territoires et municipalités — et particulièrement, comme je l'ai dit, au moyen de la rétrocession de la taxe sur l'essence et de ce que nous avons fait à cet égard — de manière à construire une infrastructure publique de classe mondiale afin que les Canadiens jouissent et puissent continuer de jouir d'une excellente qualité de vie.

Les 33 milliards de dollars du plan Chantiers Canada complètent le Plan d'action économique et je pense que tout un chacun peut constater ce que nous avons réalisé avec nos partenaires dans ce domaine. Alors que le Plan d'action économique ciblait les projets prêts à démarrer susceptibles de donner un coup de fouet à l'économie, le plan Chantiers Canada vise des projets à plus long terme dont la planification et la réalisation exigent plus de temps. Cela signifie que le financement de projets au titre de programmes comme le plan Chantiers Canada se poursuivra au-delà de mars prochain. Bien sûr, la motion de M. McCallum dont nous sommes aujourd'hui saisis intéresse le Plan d'action économique.

En outre, le gouvernement a porté le Fonds de la taxe sur l'essence à 2 milliards de dollars par an et l'a rendu permanent, comme je l'ai dit, ce à quoi toutes les fédérations de municipalités et toutes les municipalités et provinces ont applaudi. Les municipalités peuvent se fier à ce financement et l'employer quand elles en ont besoin, soit au moment où elles le reçoivent soit à un moment futur. Bien sûr, le gouvernement conservateur ne leur enlèvera jamais cela, est-il fait espérer qu'aucun gouvernement ultérieur ne le fera pas non plus.

Monsieur le président, j'ai un communiqué de presse que j'aimerais distribuer aux membres, mais j'aimerais en lire certains passages. Comme le premier ministre l'a déclaré ce matin: « Le Plan d'action économique du Canada donne de bons résultats. Notre gouvernement s'attend à ce que près de 90 p. 100 des projets d'infrastructure soient achevés d'ici l'échéance ambitieuse que nous nous sommes fixés ».

Certes, la plupart des groupes, des ingénieurs et des économistes nous ont applaudis, car c'était un calendrier serré dans le but de relancer l'économie. Depuis juillet 2009, en chiffres nets, plus de 420 000 emplois nouveaux ont été créés à travers le Canada, et quelque 23 000 projets sont en cours de réalisation ou terminés. Le gouvernement a déboursé 16 milliards de dollars pour moderniser l'infrastructure publique, notamment des routes, des ponts, des aqueducs, des parcs, des réseaux de transport en commun et des installations récréatives.

Je cite textuellement le communiqué de presse: « Aujourd'hui, nous repoussons d'une saison entière de construction, soit au 31 octobre 2011, l'échéance pour achever les projets d'infrastructure dans le cadre du Plan d'action économique. » Voilà ce que le premier ministre vient de déclarer il y a quelques minutes. « Cela donnera le temps nécessaire pour terminer les projets restants », a-t-il dit.

J'aimerais distribuer ce texte dans les deux langues, si vous le permettez.

• (1220)

Je peux donc dire carrément que la motion de M. McCallum est maintenant devenue inutile. La difficulté qu'elle présente, bien entendu, est qu'elle ne correspond plus à ce que nous avons effectivement décidé ce matin.

Vous avez demandé une prolongation de six mois. Nous avons en fait accordé une prolongation de sept mois. Je ne sais pas dans quel autre domaine nous pourrions faire mieux que ce que proposait votre motion, mais en tout cas j'estime que nous avons rempli son objet. Cette mesure a maintenant été prise et j'estime donc que la motion a perdu sa raison d'être.

[Français]

**Le président:** Monsieur Guimond.

[Traduction]

**M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ):** Pour être certain que M. Jean va comprendre ce que je vais dire... Nous avons de très bons interprètes, mais il n'y aura ainsi pas de filtre entre ce que je pense et ce que je vais dire.

Avec cette annonce d'aujourd'hui, je comprends pourquoi vous n'étiez pas disponible à 11 heures ce matin et pourquoi la séance a été reportée à midi. C'est parce qu'à midi il y avait une conférence de presse à Mississauga, donnée par le premier ministre Harper, Chuck Strahl et un troisième ministre. Je crois que c'était M. Clement. Vous le saviez très bien. C'est la raison pour laquelle vous avez dit que vous ne seriez pas disponible: c'était un conflit d'horaire. C'est la raison pour laquelle vous ne vouliez pas discuter de la motion de M. McCallum. À mon avis, voilà le premier coup pendable.

Deuxièmement, je réalise pourquoi vous avez demandé à repousser tout débat sur cette motion d'une autre semaine. C'est parce que vous saviez très bien qu'il y aurait une annonce aujourd'hui à midi. Apparemment, vous aviez une bonne relation avec M. Laframboise. Eh bien, vérifiez vos références me concernant. Je considère cela comme le deuxième coup pendable, Brian.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McCallum.

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

Je tends à partager l'avis de M. Guimond concernant le comportement du côté gouvernemental, mais je ne m'attarderai pas là-dessus.

Il est rare qu'un gouvernement fasse précisément ce que l'opposition lui demande. Il sera amusant de relire les arguments avancés par les membres conservateurs lors des deux dernières réunions pour démontrer que notre idée était terriblement mauvaise.

Mais le fait qu'ils aient temporisé n'est pas exempt de coût car nous avons proposé cela — cette mesure précise, à un mois près — dès la mi-septembre, et donc pendant qu'ils lambinaient, pendant plus d'un mois et demi, les municipalités ont dû dépenser des sommes inutiles en heures supplémentaire parce qu'elles se précipitaient pour respecter cette date butoir arbitraire. Sur certains chantiers, on travaillait jour et nuit. À cause de cette date butoir, la surenchère sur les matériaux a gonflé les prix.

Le gouvernement a fait carrément volte-face et totalement épousé notre position. Je pourrais dire que mieux vaut tard que jamais, mais du fait de ce retard, il a infligé des coûts inutiles aux municipalités et laissé perdurer l'incertitude inutilement pendant plus longtemps.

C'est tout.

Je crois que M. Dhaliwal souhaite la parole.

**Le président:** Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais dire un mot sur les motions introduites par mon collègue, M. McCallum, auxquelles les conservateurs se sont activement opposés, particulièrement Mme Brown, comme je l'ai entendu lors de la dernière réunion, qui a déclaré que la prolongation de l'échéance ne serait pas équitable.

Mais elle l'était bel et bien, et le gouvernement a fini par écouter l'excellente idée de M. McCallum et l'a adoptée, et je demande donc à M. McCallum de retirer maintenant sa motion, car son objectif a déjà été réalisé.

• (1225)

**Le président:** Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Merci, monsieur le président.

Je veux juste indiquer, monsieur le président, que si vous regardez le procès-verbal de la Chambre des communes, vous verrez que j'ai prononcé un discours sur les navires pétroliers à 10 h 50 ce matin, qui a en fait duré jusqu'après 11 heures. Ce n'était pas mon intention de le faire strictement pour éviter la réunion, mais je veux faire savoir à M. Guimond que, tout d'abord, j'ai tendu un rameau d'olivier sur la base de ce que je savais à l'époque, en demandant de reporter cette motion à cause de ce qui était en préparation. Mais disons les choses comme elles sont, je ne suis pas ministre, et je n'ai pas toute l'information. Je ne fais que recevoir des instructions, et pour l'essentiel je fais ce que l'on me demande de faire.

Mais je peux vous dire une chose que je n'ai jamais faite au cours de mes six années ici — à savoir que je n'ai jamais fait de l'obstruction. Je ne considère pas convenable d'épuiser tout le temps disponible ici avec un discours de 40 minutes ou de deux heures si on peut régler les choses autrement. J'accorde trop de valeur à votre temps, de même qu'à tous les membres du comité. Nous avons beaucoup de choses à faire et beaucoup mieux à faire que d'écouter quelqu'un faire de l'obstruction, un procédé que je n'aime pas. Franchement, je le méprise.

Aussi, dans cette optique, monsieur Guimond, je comprends qu'il vous faille prendre une position, tout comme lorsque je vous ai tendu un rameau d'olivier et que vous l'avez refusé parce que vous ne pensiez pas que c'était dans le meilleur intérêt de ceux que vous représentiez ou de votre parti. C'est la même chose pour moi, lorsque je dois prendre des positions parce qu'une offre n'est pas dans le meilleur intérêt de ceux que je représente ou de mon parti, et je dois essentiellement faire ce que l'on m'ordonne, mais je le ferais de toute façon, car je pense que c'est pour le bien du pays. En l'occurrence, ce qui a été fait est fait et je ne puis pas revenir en arrière, mais je peux vous dire que je l'ai fait par respect envers tous les membres ici, car leur temps est précieux. C'est la vérité. Indépendamment de cela, vous devez faire ce qui est le mieux pour votre parti et ceux que vous représentez, tout comme je dois faire ce qui est le mieux pour ceux que je représente, et je continuerai de le faire.

J'espère que cela ne va pas envenimer les relations entre nous tous. Franchement, je pense que ce qui est arrivé, c'est que cette motion était de nature politique, et non pas de nature économique. Le Bloc a manifestement posé beaucoup de questions, pendant très longtemps, sur cette échéance. Le premier ministre a écouté et le Cabinet a écouté, et nous avons prolongé le délai non pas de six mois, mais nous sommes allés jusqu'à sept mois.

Je pense que cela en dit long sur la volonté de ce premier ministre d'agir dans le meilleur intérêt des Canadiens. Que cela conduise à une bonne relation ou une mauvaise relation n'est pas réellement mon problème, mais j'espère que nous allons pouvoir continuer à travailler ensemble.

**Le président:** Monsieur McCallum.

**L'hon. John McCallum:** Je suppose que M. Jean ne fait pas personnellement de l'obstruction mais il ordonne à ses collègues de le faire, comme c'est arrivé à la dernière réunion, et je pense que c'est une distinction ténue.

**M. Brian Jean:** J'ai dit que je la méprise. Je n'ai pas dit que je ne la pratique pas.

**L'hon. John McCallum:** Quoi qu'il en soit, je retire la motion, monsieur le président.

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

Monsieur Bevington, vous avez le dernier mot.

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

Je ne voulais pas réellement intervenir sur la motion, mais puisque nous savons maintenant ce que le gouvernement a fait, je pense qu'il nous incombe de réfléchir à ce qu'il en a résulté pour les municipalités. Le retard mis à accorder cette prolongation a probablement conduit les municipalités à poursuivre les travaux pendant l'hiver, ce qui signifie qu'elles vont devoir dépenser plus que ce que l'achèvement des travaux aurait normalement coûté.

Si j'avais eu quelque indication de cela plus tôt... Je pense que c'est là le problème engendré par ce retard de l'annonce, dont je ne doutais pas qu'elle viendrait à un moment donné, car il vient un moment où le gouvernement se devait d'agir avec logique. Je suis heureux de voir qu'il a finalement compris. Mais cela ne signifie pas que les municipalités n'ont pas souffert pendant ce temps. Je crois que c'est la réalité.

Monsieur le président, j'ai d'abord pris la parole sur cette question en février 2009 à la Chambre des communes, lorsque j'ai posé une question au ministre Flaherty sur la date butoir. Ce problème se pose depuis que le programme a été mis en place. Je pense que le gouvernement a été très lent à réagir. Cela a été très difficile. Je dois féliciter le comité pour le travail qu'il a accompli, car je pense qu'il a reconnu l'importance du problème et a contribué à faire pression sur le gouvernement pour qu'il décide ce changement.

• (1230)

**Le président:** Merci.

Y a-t-il d'autres interventions?

Nous allons suspendre la séance pendant une minute le temps que nos invités prennent place à la table, et nous passerons ensuite à l'étude article par article.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Je me demandais, dans un esprit d'unité coopérative, puisque nous avons une autre motion de M. McCallum, si celui-ci ne voudrait pas en traiter maintenant, et dans l'affirmative je pourrais lui apporter quelques renseignements.

J'ai effectué quelques recherches sur la base de mon interprétation de sa motion, et je sais que tous les membres, y compris ceux du Bloc, bien sûr, s'intéressent à cette motion. Je parle là de la motion portant sur les frais. Je crois que c'était initialement la première motion.

Je crois qu'il nous faut le consentement unanime pour l'aborder à ce stade, mais si nous le pouvons, monsieur le président, je vous promets que, du moins en ce qui concerne le côté gouvernemental, ce sera très rapide: en fait, deux minutes suffiront.

**Le président:** Tout le monde est-il d'accord?

**L'hon. John McCallum:** C'est bon.

**Le président:** Tout le monde est-il d'accord avec cela? Très bien. Nous allons passer à cette motion de M. McCallum:

Que le comité demande que le ministère des Transports lui fournisse l'ensemble de la documentation, tant écrite qu'électronique, liée aux 32 885 \$ que le bureau du ministre des Transports, de l'infrastructure et des collectivités a consacré à des services professionnels et spéciaux au cours de l'année financière 2009-2010, et que ces renseignements lui soient fournis dans les deux langues officielles dans les cinq jours ouvrables.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** J'ai une ventilation que je peux remettre à tous les membres. Elle est dans les deux langues officielles. Ils peuvent l'examiner et nous pourrions traiter de la motion à une date ultérieure, juste pour économiser du temps, car ce document suscitera peut-être d'autres questions. J'ai cette ventilation entre les mains.

**Le président:** Il nous faudra le consentement de M. McCallum à reporter la motion, maintenant qu'elle est sur la table.

**M. Brian Jean:** Oui, c'est sa décision. Il pourrait y avoir d'autres renseignements. Ils pourraient être plus instructifs pour lui, mais la décision lui appartient.

**L'hon. John McCallum:** Deux choses. J'aimerais que la motion reste sur la table afin que nous puissions y revenir, selon ce qui va nous être communiqué ici. Deuxièmement, je retire la troisième motion.

**Le président:** Merci.

Les renseignements en train d'être distribués portent sur la deuxième motion, que je viens de lire. Elle restera sur la table pour discussion ultérieure une fois que tous les partis auront digéré les renseignements.

J'invite maintenant nos invités à prendre place à la table, s'il vous plaît.

Pendant que vous vous installez, je vais vous présenter.

Ils sont manifestement là pour nous donner des avis et répondre aux questions du comité, le cas échéant. Nous avons Mme Kristina Namiesniowski, sous-ministre adjointe, Secteur des politiques stratégiques, et Caroline Fobes, directrice exécutive adjointe et avocate-conseil. Nous avons également Isabelle Desmartis, directrice de la politique de sécurité au ministère des Transports.

Soyez les bienvenues.

Si tout le monde a le projet de loi sous les yeux, nous allons procéder à l'étude article par article. Nous allons réserver l'article 1, le titre abrégé, et passer à l'article 2, qui fait l'objet de plusieurs amendements.

(Article 2)

**Le président:** Le premier amendement est le NDP-1, à la page 1 de votre liasse.

Je donne la parole à M. Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Monsieur le président, cet amendement concerne les pays visés par la communication des renseignements et il nomme *le* pays auquel ils peuvent être remis. Cet article fait en sorte, bien évidemment, que les renseignements, dont nous avons d'après les maints témoignages... Il suscite des préoccupations considérables relatives à la protection de la vie privée. Les experts qui ont témoigné à ce sujet ne sont pas en faveur de cela dans le projet de loi. Nous avons donc limité la communication des renseignements au seul pays qui impose cette contrainte au public canadien relativement au survol, soit les États-Unis.

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

Ayant demandé conseil, comme je le fais presque toujours, je dois déclarer l'amendement irrecevable. Il est contraire au principe du projet de loi. Le fait de limiter à un seul État étranger l'application des dispositions du projet de loi C-42 est contraire au principe de celui-ci, ce qui rend l'amendement irrecevable. Si quelqu'un est en désaccord avec ma décision, il peut la contester, mais il n'y a pas de débat possible.

• (1235)

**M. Michel Guimond:** Pouvons-nous intervenir d'abord?

**Le président:** Il n'y a pas de débat.

**M. Dennis Bevington:** Je conteste la décision.

**Le président:** M. Bevington conteste la décision de la présidence.

Par conséquent, je fais savoir aux autres membres que si la décision de la présidence est invalidée et que l'amendement NDP-1 est adopté, il sera en conflit avec les amendements BQ-1, BQ-2 et BQ-3, et nous ne pourrions mettre ces derniers en délibération.

Je vais demander à Bonnie de procéder au vote par appel nominal sur la décision de la présidence.

(La décision de la présidence est maintenue. [Voir *Procès-verbaux*])

**Le président:** La décision de la présidence a été maintenue et nous allons donc passer au deuxième amendement, le BQ-1, page 3, proposé par le Bloc.

Je vais demander à M. Guimond de le présenter.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Merci, monsieur le président.

Cet amendement est relativement simple. Dans un but de transparence, on voudrait que la liste des pays soit publique. De cette façon, si c'est désigné par règlement, la population, les transporteurs aériens, tout le monde sera en mesure de savoir s'il y a des ajouts ou des retractions.

[Traduction]

**Le président:** Interventions?

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, est-ce que les fonctionnaires pourraient nous confirmer que cet amendement est quasiment redondant, car il est déjà indiqué aux lignes 20 et 21 du projet de loi que seuls les renseignements prescrits par règlement peuvent être communiqués. Ne serait-ce pas redondant de le préciser encore une fois?

**Mme Caroline Fobes (conseillère juridique, Services juridiques, ministère du Solliciteur général (Sécurité publique et Protection civile)):** Oui, c'est juste. Une disposition de la Loi sur l'aéronautique stipule déjà que ce sera fait par voie réglementaire et donc...

**M. Brian Jean:** Et donc, en réalité, ce serait bien...

**Mme Caroline Fobes:** ... cela n'ajouterait rien. Ce serait une redondance.

**M. Brian Jean:** Et ne ferait que créer de la confusion, en substance?

**Mme Caroline Fobes:** Oui.

**M. Brian Jean:** Nous avons donc déjà dans la Loi aéronautique précisément ce que le Bloc propose.

**Mme Caroline Fobes:** Oui.

**Le président:** Monsieur Guimond.

[Français]

**M. Michel Guimond:** À quel endroit est-ce spécifié, madame?

**Mme Caroline Fobes:** C'est au paragraphe 4.83(3) de la Loi sur l'aéronautique.

**M. Michel Guimond:** D'accord.

**Mme Caroline Fobes:** Dans la version française, on dit ceci:

(3) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour l'application du présent article, notamment des règlements :

a) régissant le genre ou les catégories de renseignements qui peuvent être communiqués;

b) précisant les États étrangers à qui les renseignements peuvent être communiqués.

C'est déjà là. On n'a pas besoin de l'inclure directement dans l'article.

**M. Michel Guimond:** Un instant, je vais aller chercher une copie du projet de loi.

[Traduction]

**Le président:** Le texte auquel elle fait référence se trouve en fait dans la Loi sur l'aéronautique, et non dans les modifications proposées.

Avez-vous une copie à nous remettre?

**Mme Caroline Fobes:** Certainement.

• (1240)

**Le président:** Monsieur Guimond, elle a une copie de la loi.

Merci.

**Mme Caroline Fobes:** Je signale également:

[Français]

qu'à la ligne 20 du paragraphe 4.83(1) proposé, auquel nous sommes en train d'apporter des modifications, on dit « conformément aux règlements ».

C'est donc précisé dans ce paragraphe.

**M. Michel Guimond:** Je vais retirer mon amendement. Je pense que c'est vraiment clair. Le paragraphe 4.83(3) dit ceci:

(3) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour l'application du présent article, notamment des règlements :

Puis, l'alinéa 4.83(3)b) dit: b) précisant les États étrangers à qui les renseignements peuvent être communiqués.

**Mme Caroline Fobes:** C'est exact.

**M. Michel Guimond:** D'accord.

[Traduction]

**Le président:** Techniquement, il nous faut le consentement du comité pour cela.

Est-il retiré?

**Des voix:** D'accord.

(L'amendement est retiré.)

[Français]

**M. Michel Guimond:** Tout le monde reconnaît que je suis un modèle de souplesse.

[Traduction]

**Le président:** Absolument, et ce sera noté dans le rapport final.

L'amendement suivant, du très généreux M. Guimond.

**Des voix:** Oh, oh!

[Français]

**M. Michel Guimond:** D'accord.

[Traduction]

**Le président:** C'est le BQ-2, page 4.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Voyons si Mme Fobes va encore une fois sortir un lapin de son chapeau.

Un nombre passablement important de témoins oeuvrant dans le domaine des libertés civiles nous ont fait part de leurs inquiétudes quant à la variété de renseignements personnels devant être fournis. Même les commentaires de Mme Stoddart allaient dans ce sens.

Le but avoué de cet amendement est donc de restreindre les renseignements qui seront fournis à ce qui suit: le nom, le prénom, le sexe, la date de naissance et le numéro de vol de la personne.

[Traduction]

**Le président:** Commentaires?

Monsieur Jean

**M. Brian Jean:** Oui, monsieur le président. J'ai effectivement écouté les mêmes témoins et nourrissais les mêmes préoccupations que M. Guimond à ce sujet. La réalité, c'est qu'il est bien joli d'avoir ces préoccupations au Canada, mais la difficulté est que le projet de loi vise à modifier la loi de façon à pouvoir fournir à l'État étranger les renseignements sur les personnes qui vont survoler ou voler dans cet État étranger.

La difficulté est que la loi américaine précise clairement quels éléments d'information sont requis pour que les États-Unis puissent autoriser des transporteurs aériens étrangers à pénétrer dans leur espace aérien. Si nous limitons les éléments de données à une liste plus restreinte, comme le propose M. Guimond, les compagnies aériennes ne seront pas en conformité.

C'est ce qu'il me semble, en tout cas, et rectifiez si je me trompe, je vous en prie. Les compagnies aériennes ne seraient pas en conformité avec la loi américaine qui précise concrètement les données à fournir. Ainsi donc, si cet amendement proposé par M. Guimond était adopté, le résultat probable serait que ces transporteurs canadiens ne recevraient pas l'accès à l'espace aérien américain.

Si j'ai bien compris l'analyse qui m'a été donnée, les éléments d'information que la loi américaine exige sont: le nom, la date de naissance, le sexe, un numéro de recours afin que l'on puisse contester, le numéro de passeport, le pays émetteur du passeport, la date d'expiration du passeport, le code de l'aéroport étranger, donc le lieu de départ, l'aéroport de première arrivée, le code du transporteur aérien, le numéro de vol, la date de départ, l'heure du départ, la date d'arrivée, l'heure prévue d'arrivée, le numéro de contrôle de réservation, le numéro d'ordre du dossier, le type de dossier, l'indicateur de mise à jour du passager et le numéro de référence du voyage.

Cette liste est-elle exhaustive ou y en a-t-il davantage? Voilà la liste des renseignements requis par la loi américaine pour autoriser les transporteurs aériens à entrer, n'est-ce pas?



**Mme Kristina Namiesniowski (sous-ministre adjointe, Secteur des politiques stratégiques, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile):** Monsieur le président, c'est bien la liste prescrite par la règle Secure Flight des États-Unis. Comme le député l'a indiqué, les trois premiers éléments de cette liste sont obligatoires. Si les autres renseignements sont en possession des transporteurs aériens, ils sont obligés de les communiquer.

**M. Brian Jean:** À mon sens — et je ne suis pas un expert des aéroports ou des compagnies aériennes — le restant des renseignements sont connus du transporteur car il ne pourrait manifestement pas offrir les services sans eux, et donc il sera obligé par la loi américaine de les transmettre.

Si nous adoptons l'amendement de M. Guimond, alors nous ne serons pas en conformité avec la loi américaine. De ce fait, la probabilité est que les États-Unis... Le projet de loi veut assurer la conformité, mais si nous en restreignons l'application de telle façon qu'il ne sera plus en phase avec la loi américaine, les États-Unis n'autoriseront pas nos aéronefs dans leur espace aérien. Cela semble assez évident, n'est-ce pas?

Excusez-moi, mais le micro n'enregistre pas vos hochements de tête.

• (1245)

**Mme Kristina Namiesniowski:** J'allais dire oui, monsieur le président, ce serait bien la situation.

Je pense que cela placerait les transporteurs aériens dans une situation très difficile. Ils devraient choisir entre respecter la loi américaine, ce qui leur donnerait l'accès à l'espace aérien des États-Unis, ou bien ne pas enfreindre la loi canadienne, ce qui leur interdirait l'accès à l'espace aérien des États-Unis. Cela placerait les transporteurs aériens dans une situation très difficile.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je me demande s'il existe encore d'autres renseignements. Comme je l'ai dit, je ne suis pas un expert.

Nous avons entendu l'avis des témoins, mais fournissent-ils d'autres renseignements aux transporteurs aériens qui ne sont pas englobés dans cette liste?

**Mme Kristina Namiesniowski:** D'autres renseignements fournis aux transporteurs aériens?

**M. Brian Jean:** Par exemple les numéros de carte Visa... Je songe juste à ce qui s'est passé avec Winners et ces autres cas où des données ont été fournies et ont manifestement été corrompues et rendues disponibles dans le domaine public pendant quelque temps. Est-ce que les transporteurs aériens ont en leur possession d'autres renseignements que ceux-ci? Je crois que oui. Je suis grand voyageur sur Air Canada, et donc les transporteurs aériens possèdent plus de renseignements sur nous — numéro Visa, repas préféré et ce genre de choses — exact?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Je ne sais pas ce que les transporteurs aériens ont effectivement en leur possession car je ne connais pas suffisamment bien leur façon de travailler.

**M. Brian Jean:** Eh bien, ils en ont. Je le sais, car ils me demandent chaque fois quel repas je préfère et où je préfère m'asseoir. Ils ont donc ces renseignements.

Serions-nous en mesure techniquement de transmettre ces renseignements aux États-Unis? Comment fait-on? C'est fait par ordinateur. J'imagine qu'il n'y a pas un opérateur assis là qui entre manuellement 180 000 données chaque jour. C'est fait électroniquement. Pour transférer les données d'une case à une autre, il vous faut

un programme informatique qui vous permet d'accéder à ces cases. Me suivez-vous?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Oui, je vous suis.

**M. Brian Jean:** Donc, pour ce qui est des autres renseignements recueillis, tels que mes préférences de repas ou si je préfère m'asseoir près d'un hublot ou d'une porte, ou ce genre de choses, est-ce que ces renseignements peuvent concrètement être communiqués aux États-Unis? Je songe à la limitation dans le temps... Est-ce que les renseignements communiqués sont exclusivement ceux dont j'ai dressé la liste, ou bien est-ce que les compagnies aériennes transmettent d'autres informations aux autorités américaines?

Je ne veux pas que les autorités américaines connaissent mon numéro de carte Visa — non pas que j'aie beaucoup de marge sur mon compte. Je ne tiens tout simplement pas à ce qu'ils le connaissent, ni sachent quel repas je préfère ni où j'aime m'asseoir en avion. Est-ce que ces renseignements vont leur être transmis ou bien est-ce limité aux données dont j'ai fait lecture?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, à ma connaissance, les seuls renseignements que les transporteurs aériens vont transmettre aux autorités américaines sont ceux prescrits par la règle Secure Flight.

**M. Sukh Dhaliwal:** Pouvez-vous préciser?

**Le président:** Je vais préciser. Je fais traduire le document. Les gens de Homeland Security me l'ont envoyé hier. Je vous en fais lecture, pour vous éclairer, mais j'attends également la traduction. On me dit qu'elle sera prête tôt lundi. La lettre dit: « Le programme Secure Flight n'autorise pas la cueillette ou la réception de tout autre renseignement personnel, par exemple l'adresse, les numéros de téléphone, les numéros de cartes de crédit, ou les préférences liées aux sièges ou aux repas ». Je pense qu'il est très clair que ces renseignements ne sont pas recueillis.

Pour la gouverne des membres, la lettre que je cite — et comme je l'ai dit, je vous la remettrai — est de M. David Jacobson, l'ambassadeur.

Monsieur Bevington.

**M. Dennis Bevington:** Monsieur le président, et cela s'adresse peut-être également aux témoins, nous avons reçu il y a quelques réunions de cela un projet de règlement qui indiquait très clairement que le dossier passager serait l'un des éléments fournis. Est-ce que le gouvernement est maintenant revenu sur ce projet de règlement?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, comme je l'ai déjà dit, les seuls renseignements communiqués aux autorités américaines en vertu du programme Secure Flight seraient le nom, la date de naissance et le sexe, ce que certains pourraient qualifier de dossier passager.

**M. Dennis Bevington:** C'est clairement indiqué dans le projet de règlement qui a été distribué ici lors d'une réunion. Êtes-vous les personnes qui rédigeriez ce règlement?

• (1250)

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, nous sommes les fonctionnaires du gouvernement du Canada qui travailleraient à l'élaboration du règlement. Je pense que ce dont il est question ici, c'est le cadre réglementaire proposé qui a été remis au comité au début des délibérations sur le projet de loi C-42. Je peux vous lire le passage correspondant du document. Il parlait des règles relatives aux renseignements exigés par les États étrangers.

Il y est fait mention du projet de loi que vous étudiez aujourd'hui. Il parle des renseignements qui seraient mis à la disposition des autorités américaines, et fait état d'une annexe 1, les renseignements sur les passagers et l'équipage. L'annexe 2 fait référence aux données du dossier passager et dit qu'ils sont « identiques à ceux ci-dessus », soit les éléments que le député précédent a énumérés: nom du passager, date de naissance, sexe, numéro de recours, numéro de passeport, pays émetteur du passeport, date d'expiration du passeport, etc.

Voilà ce que disait le cadre réglementaire proposé.

**M. Dennis Bevington:** Eh bien, si vous transmettez le dossier passager à un État étranger, est-ce que cet État étranger pourrait trouver ces renseignements auprès d'autres sources?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Ce n'est pas un dossier passager en soi, comme dans le cas de l'information préalable sur les passagers envoyée aux pays de destination où atterrissent les avions. Ce dont il est question ici, c'est le nom, la date de naissance et le sexe de la personne.

**M. Dennis Bevington:** Cela ne répond pas à ma question. Ma question était de savoir si les États-Unis, en possession du dossier passager, auront accès à tous les renseignements figurant dans ce dossier passager?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Je ne suis pas sûre de comprendre la question.

**M. Dennis Bevington:** Avez-vous suivi les témoignages présentés à ce comité au cours des dernières réunions?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Nous avons pris connaissance des témoignages donnés par les divers experts qui ont comparu devant le comité.

**M. Dennis Bevington:** Avez-vous suivi le témoignage donné lors de la dernière réunion par l'expert des renseignements recueillis par les compagnies aériennes américaines?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Je n'ai pas connaissance des témoignages donnés à la dernière réunion.

**M. Dennis Bevington:** Vous n'êtes donc pas réellement au fait du sujet.

**Mme Kristina Namiesniowski:** Et je ne peux pas répondre à la question car je ne vois pas très bien à quoi le député veut en venir.

**M. Dennis Bevington:** Eh bien, je...

**Le président:** Si vous le permettez, j'aimerais lire un extrait de cette lettre. J'aurais souhaité pouvoir la faire traduire plus vite. Néanmoins, on y lit: « Dans le contexte du programme Secure Flight, on ne recueille que les renseignements personnels nécessaires à la comparaison et au recoupement avec la liste de surveillance: le nom, le sexe, la date de naissance et, s'il est disponible, le numéro de passeport, pour nous aider à confirmer la pertinence de la vérification. »

Si je comprends bien, si les compagnies aériennes possèdent le numéro de passeport, elles le transmettent. Si elles ne l'ont pas, elles ne le transmettent pas. Mais il n'est pas obligatoire.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** J'allais juste dire, au sujet de...

Désolé. Si M. Dhaliwal...

**Le président:** Allez-y.

**M. Brian Jean:** Bien évidemment, quelqu'un qui se rend dans un pays étranger a besoin d'un passeport. Je pense que c'est la règle aujourd'hui partout dans le monde, n'est-ce pas? Je le crois, si l'on se

rend dans un État étranger. Il n'y a donc que les vols intérieurs qui peuvent survoler les États-Unis: les passagers peuvent ne pas avoir de passeport parce qu'ils ont produit une autre pièce d'identité.

**L'hon. John McCallum:** Ils sont exempts.

**Le président:** Monsieur Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal:** Monsieur le président, cela devient encore plus confus.

Vous dites que ce n'est pas un renseignement obligatoire. Ils ont mentionné ce qu'ils exigent: nom, date de naissance, sexe, ainsi que les données sur le passeport si elles sont disponibles, exact? En revanche, les témoins de l'autre côté ne sont même pas sûrs des renseignements qui vont être transmis au titre du règlement.

L'amendement introduit par M. Guimond est sensé...

Il est bien de M. Guimond, n'est-ce pas?

**Le président:** C'est juste.

**M. Sukh Dhaliwal:** Il est sensé, car au moins on grave ainsi la nature des renseignements dans la pierre. S'ils répondent aux exigences de la loi américaine, alors nous devrions inscrire cela dans notre propre loi. C'est logique. Cela signifie qu'à l'avenir ils ne pourront pas réclamer des renseignements qui ne sont même pas obligatoires; est-ce que les compagnies aériennes transmettent des renseignements en leur possession sans prendre connaissance de cette loi, gravée dans la pierre?

• (1255)

**Le président:** Monsieur Guimond.

[Français]

**M. Michel Guimond:** M. Jean a dit que le passeport était exigé dans tous les autres pays, et j'aimerais préciser que c'est inexact.

Vous ne faites peut-être pas de voyages dans le Sud, par exemple en République dominicaine. Vous allez peut-être plutôt à Dubaï ou dans des endroits un peu plus particuliers. La République dominicaine n'exige pas que nous présentions un passeport à notre arrivée. Une simple carte d'identité avec photo fait l'affaire. Je donne l'exemple de la République dominicaine, mais ça s'applique également à d'autres destinations.

[Traduction]

**Le président:** Pour que les choses soient claires, et en reprenant votre exemple, monsieur Guimond, si vous vous rendez en République dominicaine, vous ne serez pas obligé de produire un passeport et, par conséquent, ces renseignements ne seront pas transmis aux Américains.

Monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** J'allais juste dire, monsieur Guimond, que j'ai effectivement mis un point d'interrogation, en disant: « N'est-ce pas...? ». Mais j'ai été en République dominicaine et l'on ne m'a pas demandé de passeport. Je pensais qu'aujourd'hui, avec toutes les nouvelles lois, la plupart des pays l'exigeaient, mais j'accepte la mise au point. Je ne suis pas sûr de l'état du droit, mais je croyais que c'était le cas. Mais j'ai certainement dit cela sous forme interrogative.

**Le président:** Monsieur Bevington, voulez-vous poursuivre là-dessus, ou bien est-ce que ça va?

Dennis?

**M. Dennis Bevington:** Monsieur le président, je pense que ce dont nous avons réellement besoin, c'est que ces témoins examinent le témoignage donné lors de la dernière réunion et nous reviennent avec un avis, afin que nous puissions réellement jeter la lumière sur cette situation particulière. Très clairement, si le Department of Homeland Security peut accéder à ces renseignements par un autre biais, alors nous leur donnons le droit à ces renseignements, à moins de spécifier expressément quels renseignements notre gouvernement et les Canadiens qui survolent les États-Unis sont obligés de fournir, et rien de plus.

Je crois que c'est à cela que voulaient en venir tous les témoignages que nous avons recueillis auprès des spécialistes de la vie privée. Tant que le ministère ne nous dit pas clairement quelle sorte de renseignements seront effectivement transférés sur chaque passager survolant les États-Unis, je ne puis réellement prendre de décision sur rien ici, monsieur le président.

**Le président:** Allez-y, monsieur Jean.

**M. Brian Jean:** J'aimerais juste répondre à une chose que M. Dhaliwal a dite. S'il dit qu'il est sensé d'être empêché de survoler les États-Unis, alors il a raison, car la difficulté est que si nous ne suivons pas la loi américaine, nous n'allons pas pouvoir survoler les États-Unis. Les fonctionnaires ont clairement indiqué que si nous ne le faisons pas, il est probable que les États-Unis ne nous permettront pas le survol. Si nous adoptons cet amendement, alors nous ne pourrions pas le faire. Par ailleurs, si j'ai bien compris ce que M. Bevington a dit, nous devrions inscrire dans cette loi uniquement les renseignements que les États-Unis exigent. Est-ce là ce que vous disiez, monsieur Bevington?

**M. Sukh Dhaliwal:** C'est ce que j'ai dit.

**M. Brian Jean:** C'est ce que M. Dhaliwal a dit.

**M. Dennis Bevington:** J'ai aussi un amendement pour essayer de régler le problème des renseignements généraux que les compagnies commerciales...

**M. Brian Jean:** C'était ma question. Si vous le permettez, j'aimerais poser la question aux fonctionnaires. J'aimerais qu'ils nous disent si cela causerait une difficulté que de dire que nous ne fournissons uniquement ce que la loi américaine exige et rien de plus? Serait-ce un amendement possible afin que la loi soit conforme à ce que les États-Unis exigent, mais protège aussi les renseignements personnels que nous ne voulons pas leur fournir? Je ne pense pas qu'ils réclament des renseignements supplémentaires car, franchement, je ne puis imaginer quelle masse cela ferait chaque jour.

**M. Dennis Bevington:** Juste pour clarifier ce point, pourquoi sommes-nous préoccupés par ces renseignements? Pourquoi sommes-nous réticents à transmettre des renseignements à un gouvernement étranger? C'est à cause du procédé consistant à faire du profilage au moyen de l'exploration des données. L'Union européenne a clairement isolé cela comme un énorme problème. Ce que nous tentons de faire ici — et je suis sûr que le comité en a parlé et en a discuté — c'est de limiter le volume des renseignements fournis à tout gouvernement étranger à cause des manipulations pouvant être effectuées avec cette information.

Nous ne pouvons garantir que nos passagers ne feront pas l'objet de techniques d'exploration de données et, par ce biais, soient sujets à un profilage basé sur des données plutôt que sur les événements réels survenus dans la vie de ces voyageurs ou leur situation propre. L'Union européenne a clairement identifié ce procédé comme quelque chose à éviter, et donc si nous ne réglons pas ce problème dans cette loi, nous exposons les Canadiens à ce risque si nous ne

restreignons pas le champ aux renseignements précis que les États-Unis veulent.

J'ai un autre amendement. Je sais que nous aurons probablement quelque difficulté avec celui-ci.

• (1300)

**M. Brian Jean:** Pouvons-nous en parler plus tard?

**M. Dennis Bevington:** Nous pouvons en parler plus tard.

**M. Brian Jean:** Ma question s'adresse aux fonctionnaires.

**Le président:** Je demande aux fonctionnaires de répondre, et ensuite j'ai une liste de membres souhaitant intervenir.

**Mme Kristina Namiesniowski:** Je puis peut-être offrir deux remarques, monsieur le président. Premièrement, le gouvernement a pleinement l'intention de prescrire par règlement précisément le type de renseignements que les transporteurs aériens seraient autorisés à transmettre aux autorités américaines. Nous avons l'intention de spécifier de quels renseignements il s'agirait, et cette liste sera identique à ce que les États-Unis demandent au titre du programme Secure Flight — rien de plus, rien de moins.

L'autre remarque, monsieur le président, est que lors de nos pourparlers avec le gouvernement américain en prévision de la finalisation de la règle finale du programme Secure Flight, il nous a été dit très clairement que l'objectif poursuivi est la sécurité aéronautique et nationale et que les renseignements recueillis serviront à cette fin. Ils les comparent à leur liste d'interdiction de vol et lorsqu'il n'y a pas de recoupement, les renseignements ne sont pas conservés plus de sept jours. Ils ne sont pas conservés. Ils sont effacés.

J'admets que la durée des périodes de conservation puisse susciter des inquiétudes, mais il leur incombe à eux de les défendre et de justifier la nécessité de conserver les renseignements pendant un temps donné. Ils nous ont fait savoir qu'ils estiment que cette durée leur donne le temps suffisant pour faire le nécessaire dans l'intérêt de la sécurité aéronautique et nationale.

**Le président:** C'est le tour de M. Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais que les témoins nous indiquent quelles données devront vous être communiquées obligatoirement. Les compagnies aériennes possèdent quantités de renseignements sur chaque passager. Comme M. Jean l'a mentionné, elles connaissent le choix des repas, le numéro de passeport, l'adresse, le siège occupé et le compagnon de voyage. Tous ces renseignements sont à la disposition des compagnies aériennes par le biais de leurs programmes de grands voyageurs. J'aimerais savoir quels renseignements seront obligatoirement divulgués au titre du règlement que vous proposez et de la loi que les États-Unis nous demandent de promulguer. C'est clairement cette liste de renseignements qui devrait être spécifiée dans cette loi ou dans votre règlement.

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, la règle américaine Secure Flight spécifie que le nom complet, la date de naissance et le sexe sont des éléments obligatoires. La règle ajoute que si certains types de renseignements — et nous en avons lu la liste plus tôt — sont en possession des compagnies aériennes, ceux-là aussi doivent être fournis. Ce n'est pas « devraient » être fournis, la règle précise qu'ils « doivent » être fournis si les transporteurs aériens les possèdent, mais la liste n'englobe pas des données telles que le choix du siège, la préférence repas et ce genre de renseignements. Il s'agit de données telles que le numéro de recours, le numéro de passeport, le pays émetteur du passeport, la date d'expiration, et les autres renseignements dont un membre du comité a lu la liste précédemment.

**Le président:** Allez-y, monsieur Watson.

**M. Jeff Watson:** Merci, monsieur le président.

J'ai probablement deux ou trois questions à ce sujet. Nous avons évoqué ici quantité de renseignements. Pour que je comprenne bien, est-ce que l'amendement BQ-2 correspond à ce que la loi américaine ou la règle finale impose à une compagnie aérienne de fournir, ou bien cet amendement est-il plus restrictif?

• (1305)

**Mme Kristina Namiesniowski:** Il est plus restrictif que ce que la règle prescrit, monsieur le président.

**M. Jeff Watson:** Si l'amendement est adopté et que les restrictions sont inscrites dans la loi, si la compagnie aérienne ne fournit pas les renseignements demandés par les États-Unis, elle sera en contravention de la loi américaine et se verra refuser le survol. Deuxièmement, si elle fournit le renseignement pour obtenir le droit de survol, elle va enfreindre la loi canadienne.

Du point de vue d'une contravention d'une compagnie aérienne, si une obligation est énoncée dans le règlement plutôt que dans la loi, je suppose que ce sera moins un problème si les États-Unis modifient leurs exigences en matière de renseignements et qu'une compagnie aérienne se retrouve soudainement en infraction du règlement canadien par opposition à une infraction à une loi canadienne. Voyez-vous où je veux en venir? Est-ce clair?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Je pense, monsieur le président, en tant que responsables gouvernementaux, nous serions également préoccupés si les compagnies aériennes n'appliquaient pas les prescriptions du règlement.

**M. Jeff Watson:** Ce n'est pas ma question. J'essaie de voir le résultat. Les Américains pourraient bien évidemment exiger à l'avenir des renseignements supplémentaires avant d'accorder le survol. J'essaie de déterminer dans quelle situation se trouverait la compagnie aérienne si elle contrevenait à une loi canadienne par opposition à un règlement. J'essaie de voir quelle serait la peine ou la sanction si elles contrevenaient à une loi canadienne plutôt qu'à un règlement. Je suppose que ce serait dans tous les cas un défaut de conformité. Soit une loi soit un règlement serait désaligné par rapport aux exigences américaines.

Je ne dis pas qu'une contravention quelconque n'est pas importante. Mais est-ce nettement plus grave si nous avons une loi restrictive et que la compagnie aérienne désobéit à cette loi canadienne? Serait-ce une contravention beaucoup plus grave? Pouvez-vous me donner la réponse à cela?

**Mme Caroline Fobes:** Je peux seulement dire qu'un règlement a force de loi au Canada. Qu'une exigence soit inscrite dans une loi ou dans un règlement, nous espérons qu'elle sera respectée.

**M. Jeff Watson:** D'accord. Cela me suffit.

**Le président:** Merci.

La parole est à M. Guimond.

[Français]

**M. Michel Guimond:** Madame Namiesniowski, c'est inquiétant, quand vous mentionnez que tout autre renseignement pouvant être dans les mains de la compagnie aérienne puissent se faire...

Lorsqu'on présente notre passeport dans un pays qui l'exige à l'atterrissage, les compagnies aériennes, avant le décollage, nous demandent de voir notre passeport à notre aéroport d'embarquement.

Dans mon cas, ce n'est pas si mal. Moi, Michel Guimond, je suis né à Chicoutimi, Québec. Par contre, si je m'appelais Dhaliwal ou si j'avais un nom à consonance arabe... Si la loi ne nous prévenait pas du profilage racial que pourraient faire les Américains, ceux-ci pourraient dire qu'ils feraient un double et un triple filtres sur tous les noms à consonance arabe. C'est là que c'est dangereux.

Mon amendement est basé sur le témoignage du ministre Toews devant nous. Je vais vous lire un petit paragraphe de six lignes qui est à la page 8 de la version française. M. Toews nous a dit ceci:

La version définitive stipule que les compagnies aériennes doivent fournir à la Transportation Security Administration, avant les départs, le nom complet, la date de naissance et le sexe de chacun des passagers qui monte à bord de tous les vols atterrissant aux États-Unis ou traversant l'espace aérien du pays, et ce, qu'il s'agisse de vols intérieurs ou internationaux.

Quand j'ai rédigé cet amendement, j'avais le discours du ministre à côté de moi. J'ai ajouté le numéro de vol, parce qu'il faut tout de même lié ça à un avion. J'ai ajouté: « doit fournir le numéro de vol, le nom, le prénom, le sexe et la date de naissance. »

Il est où le problème? Le ministre nous a dit que la version définitive du programme Secure Flight...

Vous m'inquiétez quand vous dites qu'on pourrait fournir tout autre renseignement, non pas des renseignements disant que la personne a mangé 15 fois du poulet au lieu du steak lors des 15 derniers vols. On va arrêter de niaiser ici; on n'a pas de temps à perdre.

Cela dit, mon amendement est conforme à ce que nous a dit le ministre.

• (1310)

[Traduction]

**Le président:** Il me reste trois noms sur la liste.

Je vais lire de nouveau un extrait de la lettre que j'ai reçue:

Pour être précis:

Les données sur les passagers du programme Secure Flight sont comparées aux données des Terrorist Screening Database Records (TSDR — la liste du gouvernement des États-Unis des données regroupées de surveillance des terroristes, y compris la liste des interdictions de vol et la liste des personnes désignées).

Les données sur les passagers du programme Secure Flight sont également comparées à celles d'importants dossiers de santé publique émis par les U.S. Centers for Disease Control and Prevention.

Les données sur les passagers du programme Secure Flight sont échangées pour des raisons de sécurité de l'aviation ou de sécurité nationale, après avoir reçu la confirmation de la correspondance d'identité fondée sur les dossiers du TSDC ou des CDC.

Dans un nombre limité de circonstances, que l'on examine au cas par cas, il est possible d'échanger les données sur les passagers du programme Secure Flight avec d'autres organismes d'application de la loi, en vertu de l'article 552(b)(7) de la Privacy Act. Le partage en vertu de cette exception s'applique à des situations particulières ayant trait à l'application de la loi.

Ils ajoutent une précision:

Tout renseignement échangé se limite à une personne ou à un groupe restreint de personnes, à des fins d'enquêtes particulières liées à des activités terroristes ou à la sécurité nationale. Depuis l'adoption du programme Secure Flight, la TSA a fourni des renseignements sur un voyageur à des agents fédéraux d'application de la loi à trois occasions seulement, pour faire progresser une enquête liée à des activités terroristes ou à la sécurité nationale.

Je pense que l'intention ici, c'est que si vous n'êtes pas sur une liste, ou s'il n'y a aucun recoupement, comme on l'a dit plus tôt, votre nom est rayé immédiatement de la liste. Le fait est qu'ils n'ont transmis des renseignements à des tiers que trois fois me donne à penser — personnellement — qu'ils les traitent de manière appropriée.

La parole est à M. Jean.

**M. Brian Jean:** Monsieur le président, je n'ai pas réellement compris l'argument de M. Guimond invoquant le ministre et j'aimerais l'entendre de nouveau après mon intervention. Il parlait un peu vite et l'interprète... Je n'ai pas réellement compris.

Je veux mentionner également que, sur la base des renseignements en ma possession, je n'ai toujours pas entendu la réponse à la question que j'ai posée il y a quelque temps, lorsque j'ai demandé si nous pouvions inscrire dans notre loi uniquement les renseignements exigés par la loi américaine, de façon à ce qu'aucun autre ne soit communiqué. Voilà ma première question.

Deuxièmement — et là j'ai été surpris car je suis préoccupé par ce que M. Guimond a dit au sujet du profilage racial, etc. — je remarque que nulle part ils ne demandent le lieu de naissance. Est-ce vrai ou bien quelque chose m'a-t-il échappé?

**Une voix:** C'est dans le passeport.

**M. Brian Jean:** Oui, oui, mais ils n'exigent pas non plus le passeport. Ils demandent le numéro du passeport, le nom, la date de naissance et le sexe, mais selon mes renseignements les États-Unis ne voient pas le passeport avant la porte d'embarquement et ils ne demandent pas par avance le lieu de naissance. Sachant que 75 p. 100 des gens du 11 septembre sont arrivés...

[Français]

**M. Michel Guimond:** Vous ne montrerez pas votre passeport à la porte d'accès; vous montrerez votre passeport lorsqu'ils enregistreront vos bagages. Avant d'enregistrer vos bagages, vous sortez votre passeport.

**M. Brian Jean:** Oui.

**M. Michel Guimond:** L'information au sujet du lieu de naissance est sur le passeport. La compagnie aérienne peut l'avoir et peut donc la transmettre aux Américains.

La vérité a ses droits.

[Traduction]

**M. Brian Jean:** Je comprends, mais mon argument est que ce n'est pas là un renseignement que les États-Unis demandent et il ne fait pas partie des données qui seront transmises. Voilà ce que je veux mettre en lumière, monsieur Guimond. J'ai juste trouvé intéressant que le lieu de naissance, même s'il est indiqué sur le passeport, n'est pas l'un des renseignements que la compagnie aérienne est tenue de communiquer au gouvernement américain.

Cependant, j'aimerais une réponse à ma première question, car alors, bien sûr, nous serions en conformité avec la loi américaine sur ce plan particulier.

Deuxièmement, est-ce que quelque chose m'échappe au sujet du lieu de naissance? L'Arabie saoudite est un exemple. La majorité des auteurs du 11 septembre venaient d'Arabie saoudite, et les États-Unis

ne demandent même pas le lieu de naissance, manifestement. Cela semble indiquer que les États-Unis ne se livrent au moins pas un profilage sur la base du lieu de naissance.

●(1315)

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, peut-être puis-je formuler quelques remarques.

S'agissant de ce qui va être transmis par les transporteurs aériens aux autorités américaines, je répète que le gouvernement a l'intention de prescrire par règlement quels renseignements précis seraient transmis, et il s'agirait exactement de ceux énoncés dans la règle finale Secure Flight des États-Unis. Par conséquent, ce sont les renseignements exigés par la loi de cet État étranger.

Pour ce qui est de la nature de ces renseignements, est-ce que les transporteurs aériens devront indiquer le pays de naissance du passager? Non. Les renseignements obligatoires sont le nom complet, la date de naissance mais non le lieu, le sexe, le numéro de recours, le numéro de passeport, le pays émetteur du passeport, qui pourrait très bien être différent du pays de naissance de la personne, la date d'expiration du passeport et le code d'identification du dossier passager.

**Le président:** M. Guimond...

**Mme Kristina Namiesniowski:** En fait, veuillez m'excuser, j'ai fait erreur. Le code d'identification du dossier passager n'est pas un renseignement exigé au titre du programme Secure Flight.

**Le président:** Je dois suivre la liste. J'ai M. Bevington, M. McCallum et M. Guimond.

**M. Dennis Bevington:** Je crois que nous réalisons tous la nature des renseignements disponibles. Connaissez-vous bien la Patriot Act des États-Unis?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Oui, monsieur le président.

**M. Dennis Bevington:** Il est très clair que les États-Unis, s'agissant de tout étranger sur leur territoire, ont la possibilité de recueillir des renseignements auprès de toute source. N'est-ce pas exact? Il n'y a pas de restriction touchant la protection de la vie privée de tout voyageur étranger aux États-Unis.

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, je ne suis pas experte du droit américain, mais je peux vous dire que lors de nos pourparlers avec le gouvernement américain nos interlocuteurs ont dit sans équivoque que l'objectif de ce programme est la sécurité aéronautique et nationale.

Ils ont indiqué également que l'interprétation donnée par certains de la Patriot Act est plus large que ce que cette loi permet en réalité. Ils nous ont dit que, aux fins de ce programme et pour ce qui est de l'utilisation des renseignements, ils ne serviraient qu'à effectuer des recoupements avec la liste de surveillance. S'il n'y a pas de recoupement, alors les renseignements seront détruits après sept jours.

Ils nous ont dit également — et je crois, monsieur le président, que vous avez lu ce passage de la lettre de l'ambassadeur Jacobson — que dans certaines circonstances restreintes, lorsqu'une enquête établit un lien potentiel avec un personne dont les renseignements personnels sont aux mains de la Transportation Security Administration et qu'il y a un lien avec la sécurité aéronautique ou nationale, ces renseignements pourraient être partagés; cependant, je crois savoir que ce partage est circonscrit par des lignes directrices et, comme vous l'avez indiqué, monsieur le président, cela n'a eu lieu que trois fois depuis l'entrée en vigueur du programme Secure Flight.

**M. Dennis Bevington:** Je m'adresse à l'avocate et j'aimerais savoir s'il y a quelque chose dans les négociations menées avec les États-Unis qui puisse entraver l'acquisition par les Américains de renseignements sur un passager canadien?

**Mme Caroline Fobes:** Qu'entendez-vous par « entraver »?

**M. Dennis Bevington:** J'entends tout ce qui pourrait limiter l'accès par les États-Unis à tout renseignement en leur possession par le biais de la Patriot Act, sur tout citoyen canadien survolant les États-Unis. « Entraver » signifie que les États-Unis auraient une obligation contraignante, au lieu qu'il s'agisse d'un simple engagement par une lettre d'un ambassadeur ou d'une entente conclue pendant une discussion. Il s'agirait de quelque chose qui constituerait une entrave effective à leur capacité de recueillir ou partager cette information.

**Mme Caroline Fobes:** Cela revient à dire que le programme Secure Flight serait assujéti à quelque chose d'autre.

**M. Dennis Bevington:** Oui, il serait assujéti à un arrangement conclu avec le Canada sur la fourniture des renseignements et la nature des renseignements sur les citoyens canadiens survolant les États-Unis.

**Mme Caroline Fobes:** Nous n'avons pas de tel accord ou traité relatif à la protection de la vie privée ou d'éléments de données. L'UE et les États-Unis en ont un qui a fait l'objet de négociations pendant des années, mais il ne faut pas oublier que le programme Secure Flight vise à capter des renseignements temporairement, à les comparer avec des listes de surveillance et à les détruire s'il n'y a pas de recoupement.

• (1320)

**M. Dennis Bevington:** Voyons la notion de « temporaire » à l'ère des ordinateurs. Voyons ce que représentent sept jours à l'ère de l'informatique. Il y a des données informatiques dans le système Sabre aux États-Unis et dans le système Galileo du ministère de la Justice aux États-Unis. Il y a des renseignements associés au nom de quelqu'un. Combien de temps faut-il pour recueillir tous les renseignements associés au nom d'un citoyen canadien survolant les États-Unis? Avec quelle rapidité, en cette ère moderne des communications et systèmes informatiques intégrés, peut-on réaliser le profil d'un individu?

**Mme Caroline Fobes:** Il ne faut pas perdre de vue l'objectif de cette collecte de renseignements. Il a été énoncé. Mme Namiesniowski a évoqué ses pourparlers avec les États-Unis. Les renseignements sont recueillis pour être comparés à certaines listes de surveillance et certaines listes sanitaires. C'est là le but. Lorsque nous les aidons en adaptant nos lois, tout ce que nous faisons c'est lever la restriction relative à la protection de la vie privée inscrite dans notre LPRPDE afin que les compagnies aériennes puissent se conformer à la loi de l'État étranger, les États-Unis. C'est tout ce que nous faisons.

Les compagnies aériennes vont transmettre les renseignements de façon à pouvoir continuer d'offrir les vols. Ces renseignements ne seront partagés qu'à des fins précises. S'il y a un recoupement potentiel, ils seront conservés plus longtemps, et si le recoupement est confirmé, ce sera jusqu'à 99 ans, mais il ne s'agit pas ici de déverser globalement des renseignements dans la toile des systèmes pouvant exister aux États-Unis. C'est pour une fin bien précise. C'est pour les survols et pour savoir qui se trouve à bord de ces avions.

Quant à la raison pour laquelle ils demandent ces éléments de données, l'un des objectifs est de réduire le nombre des erreurs d'identité. M. Guimond a parlé de personnes portant un certain nom et de profilage racial. Il s'agit en fait de prévenir cela. Ils veulent certains renseignements de façon à vérifier que cette personne est bien celle figurant sur leur liste.

**M. Dennis Bevington:** Pourquoi alors l'Union européenne craint-elle tellement que ces renseignements personnels servent à un profilage? Pourquoi l'Union européenne, comme en témoignent de nombreux documents produits par des experts dans ce domaine — des documents qui traitent directement de la nature des accords conclus entre les États-Unis et l'Europe — voit-elle un problème? Votre argument ne tient tout simplement pas dans le contexte de ce qui se passe dans le monde de l'information. Voilà le problème que nous voyons.

Nous avons entendu des témoignages dans ce comité à l'effet que des journalistes français ont été inscrits sur une liste à cause de leurs écrits. Nous sommes face à une situation qui préoccupe gravement beaucoup de Canadiens. Il nous faut déterminer précisément comment ces renseignements vont être utilisés. C'est le fondement des positions exprimées par les défenseurs de la vie privée. Ils n'aiment pas ce projet de loi. Ils ne le jugent pas approprié. Ils pensent qu'il ne donne pas assez de garanties aux Canadiens, et je ne vois pas où interviendraient ces garanties selon vous.

Votre ministère se soucie-t-il des préoccupations des Canadiens en matière de vie privée? Comment garantissez-vous la protection de leurs renseignements personnels? Vous ne m'avez rien montré.

Avez-vous participé aux négociations avec les États-Unis à ce sujet? Êtes-vous l'un de responsables ministériels qui a négocié cet arrangement avec les autorités américaines?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, je peux vous dire qu'au cours des quatre dernières années nous avons eu une série de discussions avec le gouvernement américain. Je pense, en tout cas, que la position du gouvernement est que l'une des façons de protéger la vie privée des Canadiens consiste à indiquer explicitement dans le règlement le type de renseignements qui serait fourni, et d'assurer explicitement qu'il ne s'agira de rien de plus ni de moins que ce que ce dont a besoin le gouvernement américain aux termes de sa loi.

• (1325)

**M. Dennis Bevington:** Pour être plus précis, avez-vous participé aux négociations qui ont abouti à l'exonération de nos survols intérieurs?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, j'ai fait partie de la discussion qui a donné lieu à l'exemption des survols intérieurs accordée au Canada.

**M. Dennis Bevington:** Pouvez-vous nous indiquer pourquoi la position américaine a changé à cet égard, et pourquoi ils ne nous ont pas accordé une exemption complète, comme la règle finale au titre de leur loi particulière leur en donne le pouvoir?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Monsieur le président, je pense qu'il faut remonter à la raison d'être première de cette règle pour comprendre.

Du travail a été effectué par la commission 9/11. Celle-ci a décidé de transférer les listes d'interdiction de vol des mains des transporteurs aériens à celles du gouvernement américain, car jusqu'alors c'étaient les transporteurs partout dans le monde qui géraient la liste d'interdiction de vol américaine et déterminaient si les passagers montant à bord de leurs avions figuraient sur la liste, puis tentaient de régler la situation avec le gouvernement américain s'il y avait un recoupement potentiel. Il en a résulté que diverses personnes manquaient leurs avions, des faux positifs et ce genre de choses, et c'est pourquoi le gouvernement américain a accepté les recommandations de la commission 9/11 et a rapatrié la liste d'interdiction de vol aux mains du gouvernement américain.

Ce dernier a suivi ensuite son processus d'élaboration de la règle finale. Un avis de réglementation a été proposé, qui donnait la possibilité de formuler des observations sur le contenu de cette règle. C'est ce que le Canada a fait. Nous avons eu divers pourparlers avec le gouvernement américain pour être exemptés de l'application de la règle. La décision ultime a été d'exempter les vols intérieurs canadiens, c'est-à-dire les vols à l'intérieur du Canada mais traversant l'espace aérien américain.

On se souvient que le 11 septembre ce sont des avions qui ont percuté le World Trade Centre. Le gouvernement américain craint beaucoup une répétition d'un tel acte. La règle s'applique aux États-Unis continentaux. Les États-Unis s'inquiètent des avions survolant les grandes agglomérations, mais les vols intérieurs du sud du Canada survolant le nord des États-Unis ne passent pas au-dessus de grandes agglomérations. C'est l'une des raisons pour lesquelles ils nous ont accordé l'exemption des vols intérieurs canadiens...

**M. Dennis Bevington:** Vous n'avez pas répondu...

**Le président:** Je dois vous interrompre. Il y a d'autres noms sur la liste. Nous pourrions revenir à vous si vous voulez.

**Mme Kristina Namiesniowski:** ... et c'est pourquoi ils n'ont pas astreint les survols.

**Le président:** Je vous remets sur la liste.

C'est le tour de M. McCallum.

**L'hon. John McCallum:** Si nous revenons un instant à l'amendement proposé par le Bloc, je pense que son origine est très claire. Dans son discours, le ministre n'a mentionné que ces trois choses: le nom, le sexe et... quel était l'autre?

**M. Brian Jean:** La date de naissance.

**L'hon. John McCallum:** Oui, c'était la date de naissance. Naturellement, le Bloc a pris cela comme parole d'évangile, mais le ministre, semble-t-il, a négligé de dire que les compagnies aériennes sont tenues de fournir le numéro de passeport et le pays si elles les connaissent, et elles les connaissent.

Je pense que la seule différence réelle entre la liste de M. Guimond et la liste requise sont les renseignements sur le passeport, plus le numéro de recours, qui est à l'avantage du

passager. Je ne pense pas qu'il vaille la peine de déroger à la loi américaine juste à cause d'un numéro de passeport et d'un nom de pays.

J'ai une autre question, pour demander confirmation aux témoins.

J'ai ici une liste des éléments d'information qui seront prescrits dans le règlement, qui n'est pas encore officiellement rédigé. C'est la liste dont vous avez fait lecture plus tôt. Je suppose que les éléments que vous placerez dans la liste seront le minimum obligatoire pour être en conformité avec la loi américaine. Est-ce exact?

**Mme Kristina Namiesniowski:** C'est le minimum et le maximum, monsieur le président.

• (1330)

**L'hon. John McCallum:** Il sera donc illégal pour les compagnies aériennes de donner des renseignements autres, en sus de ceux figurant sur la liste?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Nous prescrivons par règlement les renseignements que les compagnies aériennes seront tenues de fournir, et cette liste sera identique à celle du programme Secure Flight des États-Unis.

**L'hon. John McCallum:** Donc, si une compagnie aérienne avait autre chose, tel qu'un numéro de carte Visa, il serait illégal qu'elle transmette ce renseignement aux États-Unis s'il ne figure pas sur la liste du règlement? Est-ce exact?

**Mme Kristina Namiesniowski:** Oui, monsieur le président.

**L'hon. John McCallum:** Ce le serait.

Le dernier point que je ferais valoir est que si nous adoptons l'un de nos amendements libéraux, celui-ci dira que la supervision et l'approbation du Parlement sera nécessaire avant toute modification du règlement. Notre intention initiale était d'empêcher l'ajout de quelque pays tiers, d'un pays autre que les États-Unis, par décret. Il faudrait pour cela un examen et un agrément parlementaire au préalable. Selon mon interprétation, si les États-Unis devaient jamais modifier leur liste des renseignements requis — mettons qu'ils y ajoutent quelque chose — cela ne pourrait pas être fait par décret, par règlement; cette modification ou cet ajout à la liste devrait être soumis au Parlement.

Est-ce bien là votre interprétation de notre amendement, qui est à la page 11? Si c'est le cas, cela me rassurerait. Je n'aimerais pas voir ajouter toutes sortes de nouveaux renseignements à la liste sans un examen parlementaire.

**Le président:** Avant de vous laisser répondre — en fait, je ne vais pas vous laisser répondre aujourd'hui — je pense que vous devriez jeter un coup d'œil sur l'amendement et vous préparer à prendre position.

Voyant qu'il est 13 h 30, je vais lever la séance. Nous reprendrons ce débat. Je sais qu'il est question d'un minimum et d'un maximum et de définitions. Nous reprendrons mardi là où nous nous sommes arrêtés.

Merci à tous. Je vous souhaite une bonne fin de semaine.

La séance est levée.







**POSTE  MAIL**

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

**Poste-lettre**

**Lettermail**

**1782711  
Ottawa**

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

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

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

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

### SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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