



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 034 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 22 juin 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

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

Comité permanent des transports

Le mercredi 22 juin 2005

• (1530)

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC)): La séance est ouverte.

Nous tenons aujourd'hui une séance d'information sur le suivi de l'étude de la libéralisation du transport aérien et du réseau aéroportuaire du Canada.

Nos témoins sont des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada. Monsieur Richard, êtes-vous le chef? Je vous laisse le soin de nous présenter votre groupe. Vous voulez faire un exposé, n'est-ce pas? Si vous pouviez vous en tenir aux 10 minutes habituelles, ou à peu près, nous aurions alors le temps d'avoir quelques rondes de questions.

M. Pierre Richard (vice-président, Direction générale de l'admissibilité, Agence des services frontaliers du Canada): Oui, monsieur, ça ira.

Merci beaucoup de nous avoir invités à venir vous rencontrer aujourd'hui. Je suis heureux de témoigner au nom de l'Agence des services frontaliers du Canada. Je vais vous présenter les représentants qui sont à la table : M. Claude Béland, directeur général, Direction générale du contrôle, Mme Bruna Rados, directrice, Direction générale de l'admissibilité et M. Paul Dumouchel, gestionnaire de niveaux des services et recouvrement des coûts.

À nous quatre, nous devrions être capables de répondre à toutes vos questions.

[Français]

Merci, monsieur le président et membres du comité.

Nous avons aujourd'hui l'occasion d'expliquer l'approche du gouvernement sur le recouvrement des coûts pour les services d'inspection offerts par l'Agence des services frontaliers du Canada. J'aimerais profiter de l'occasion pour vous expliquer brièvement les obligations et les pouvoirs de l'agence prescrits par les diverses lois qui régissent notre travail et, finalement, répondre à vos questions.

Je passerai d'abord brièvement en revue le contexte législatif et réglementaire dans lequel l'agence évolue, puis j'aborderai, aux fins du présent examen, les exigences et les obligations en vertu desquelles les administrations aéroportuaires canadiennes sont tenues de fournir une aire à l'agence aux fins des inspections.

[Traduction]

En 2003, lorsque le gouvernement fédéral a fusionné le personnel et les fonctions à partir d'éléments de trois grands organismes pour créer l'Agence des services frontaliers du Canada, son objectif était d'améliorer et d'accélérer la réalisation des projets visant la protection des frontières déjà en place, et d'élaborer des méthodes stratégiques de gestion des frontières susceptibles de répondre aux menaces nouvelles à la sécurité nationale du Canada.

Ces mutations ont fait porter le nombre total d'employés de première ligne de l'Agence à plus de 5 000, y compris les douaniers, les agents d'immigration responsables des points d'entrée, de la détention, des renvois, des enquêtes, du renseignement de sécurité et des contrôles de l'immigration à l'étranger, de même que les fonctionnaires chargés d'inspecter les importations d'animaux, de plantes et de nourriture et enfin, les fonctionnaires responsables de l'inspection maritime.

Tout en faisant ressortir la nécessité d'avoir une frontière sûre, les événements du 11 septembre nous ont également incités à mettre l'accent sur notre façon de relever divers défis qui, en fait, s'étaient déjà posés et qui continueront d'évoluer. Les menaces terroristes, l'immigration illégale, le crime organisé et l'introduction de maladies jusque-là inconnues comme le SRAS et la grippe aviaire menacent tous sérieusement notre mode de vie. Aujourd'hui composante essentielle de la politique canadienne en matière de sécurité nationale, l'Agence consacre ses efforts à faciliter la circulation légale des véhicules et des biens de part et d'autre d'une frontière sûre et ouverte et elle joue un rôle essentiel pour préserver la sécurité frontalière.

[Français]

Afin de compléter la transition, monsieur le président, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-26, qui se trouve présentement devant le Sénat, pour permettre la création officielle de l'Agence des services frontaliers du Canada et consacrer dans une loi son mandat, ses pouvoirs et son autorité.

L'agence administre plus de 90 lois au nom d'autres ministères et organismes. Dans tous les bureaux d'entrée du Canada, l'agence administre les articles pertinents de la Loi sur les douanes, de la Loi sur la protection des végétaux, de la Loi sur la santé des animaux et du Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés, pour ne nommer que ceux-ci.

Compte tenu de la portée et de la complexité accrues de nos opérations et de nos responsabilités depuis le transfert, l'agence examine toutes les lignes directrices afin d'harmoniser et d'amalgamer les exigences opérationnelles de la nouvelle agence intégrée.

[Traduction]

Cela dit, monsieur le président, j'aimerais parler de la politique du gouvernement sur le recouvrement des coûts, car je crois qu'il est essentiel que nous établissions dès le départ les principes qui régissent le gouvernement du Canada, et en particulier l'ASFC, dans la prestation des services aux Canadiens.

Des frais de service sont imposés dans les aéroports depuis des décennies. Auparavant, des frais spéciaux étaient demandés pour la prestation de services en dehors des heures normales, frais établis par l'ancien sous-ministre des Douanes et accises et connus sous l'appellation de frais de services offerts en dehors des heures normales de travail.

Nous avons commencé à recouvrer les coûts après que le Conseil du Trésor eut établi sa politique en la matière en 1986. À l'époque, Revenu Canada, Douanes et accises, à l'instar d'autres ministères et organismes, ont élaboré leurs politiques et leurs lignes directrices en conformité avec la politique générale du gouvernement mais les ont adaptées à leurs programmes et services propres.

Essentiellement, le gouvernement du Canada a reconnu que le grand public ne devait pas absorber tous les coûts des services gouvernementaux, surtout dans les cas où un avantage direct découle du service offert. Par contre, les services qui sont considérés comme un bien public devraient être assumés par le public en général.

Cette politique de recouvrement des coûts a permis d'établir un cadre uniforme et d'assurer l'application équitable des droits.

• (1535)

[Français]

La politique vise trois objectifs: premièrement, favoriser une affectation efficiente des ressources; deuxièmement, promouvoir une approche équitable du financement des programmes gouvernementaux; troisièmement, donner au grand public sa juste part du produit des ressources ou des activités publiques ou contrôlées par le gouvernement.

Monsieur le président, même si les frais d'utilisation sont vus par certains comme une forme de taxation, ce n'est pas le cas. Les frais sont directement reliés à des avantages spécifiques allant au-delà de ceux auxquels le grand public a droit. Bref, même si des taxes servent à financer des programmes destinés à tous les Canadiens, les frais d'utilisation sont directement reliés au recouvrement des coûts pour certains produits et services auprès de ceux qui en tirent des avantages directs.

[Traduction]

Les services principaux sont simplement déterminés en fonction du genre de services qu'offre l'Agence, de l'endroit et du moment où nous les offrons. Les renseignements à ce sujet se trouvent dans le répertoire des bureaux de l'ASFC. Il s'agit d'une liste exhaustive d'endroits où les voyageurs, les importateurs et les exportateurs peuvent se présenter à l'Agence lorsqu'ils traversent la frontière. On trouve ce répertoire des bureaux sur le site Web de l'Agence. Tout service qui ne figure pas dans le répertoire des bureaux de l'Agence n'est pas considéré comme un service de base et est assujéti au recouvrement des coûts ou à des frais spéciaux.

L'ASFC n'offre pas le même niveau de service à tous les aéroports. Les services, peu importe les heures et les niveaux, offerts aux aéroports par l'Agence, et qui sont financés à même les fonds publics, sont considérés comme des services de base. Avant le 11 septembre, plus de 200 aéroports canadiens offraient certains services douaniers qui allaient des services assurés 24 heures sur 24, comme dans la plupart des aéroports internationaux, à des services sur appel ou au besoin offerts dans les petits aéroports.

Dans la foulée des événements du 11 septembre, les ressources ont été groupées dans un nombre restreint d'aéroports. On s'est tout de suite rendu compte que même si la réaction aux événements du 11 septembre a permis de régler le problème immédiat de la sécurité des frontières, cela s'est fait au détriment des intérêts économiques de beaucoup de petits aéroports ainsi que des sociétés d'aviation commerciales et privées.

Dans le but d'établir le bon équilibre entre ces intérêts et les exigences accrues en matière de sécurité, nous avons réexaminé les aéroports touchés par cette mesure d'un bout à l'autre du pays. Résultat : le service a été rétabli dans certains aéroports, dans

certaines autres, le niveau de service a été réduit alors que dans d'autres, le service n'a pas été rétabli du tout. Même si nous aimerions offrir des services d'inspection dans tous les aéroports du pays, monsieur le président, c'est tout simplement impossible. Nos ressources doivent être réparties le plus efficacement possible pour nous assurer d'atteindre nos objectifs en matière de sécurité et de protection.

Permettez-moi de dire quelques mots au sujet des locaux prévus pour les examens. L'article 6 de la *Loi sur les douanes* et son *Règlement*, conformément à la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, dispose que les autorités aéroportuaires, y compris les propriétaires et exploitants de transport commercial, doivent fournir des locaux pour les examens, sans frais pour l'État. La disponibilité de ces locaux dans tous les points d'entrée au Canada varie en fonction de l'ampleur du trafic prévu par les autorités. Celles-ci déterminent leurs stratégies d'exploitation et prévoient leurs investissements en fonction des volumes de trafic futurs.

Du point de vue économique, la Loi et le Règlement visent à assurer une répartition efficace des ressources en assujettissant les décisions d'affaires aux signaux du marché et en tenant compte de tous les coûts pertinents d'une décision d'affaires que doit assumer l'entité responsable. Établir un lien entre le nombre de locaux et les volumes de trafic favorise l'application uniforme et équitable de toutes les instances responsables dans tous les modes de transport.

• (1540)

[Français]

Je vais maintenant vous dire quelques mots au sujet des frais d'utilisation.

Les coûts des services offerts sont établis à l'aide d'un modèle d'établissement des coûts normalisé de l'agence. C'est un protocole appliqué uniformément pour établir le montant total des coûts pour la prestation des services d'inspection à la frontière.

La méthode d'établissement des coûts de l'agence est conforme aux lignes directrices du Conseil du Trésor. Même si l'utilisation d'un modèle d'établissement des coûts normalisé permet de s'assurer que les mêmes éléments sont pris en considération au moment d'évaluer les coûts des services offerts, les exigences et les circonstances particulières reliées à chaque demande de services peuvent entraîner un coût différent pour la prestation d'un service en apparence très semblable. Par exemple, le temps et la distance que doivent parcourir les employés pour se rendre à l'aéroport, les salaires des employés et le nombre d'agents requis constituent quelques-uns des facteurs clés qui peuvent causer une différence pour l'établissement des coûts.

[Traduction]

En conclusion, monsieur le président, compte tenu de l'ampleur des demandes de services que reçoit constamment l'Agence, nous estimons que le recouvrement des coûts est une solution viable qui permet à l'ASFC d'exécuter son mandat. La ministre reconnaît en tous points l'importance et l'impact de la politique sur le recouvrement des coûts et a demandé à l'ASFC d'effectuer un examen de ses services de base.

Voilà qui conclut ma déclaration préliminaire, monsieur le président. Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes vos questions.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Richard.

Monsieur Batters.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci beaucoup aux membres de l'Agence des services frontaliers du Canada ici présents. Je vous suis reconnaissant d'être venus témoigner aujourd'hui. Cela nous permet de poser certaines questions.

Dans quelques instants, je céderai la parole à mon collègue, M. Scheer, probablement au cours de la prochaine ronde de questions, pour qu'il aborde certains sujets que vous avez mentionnés dans votre exposé concernant les mesures de recouvrement des coûts.

Quand j'ai vu que vous seriez ici aujourd'hui, j'ai ébauché quelques questions et je me demande si je pourrais vous les poser.

Le Sénat a déposé récemment un rapport sur la sécurité frontalière, et je constate que certains de vos membres sont des gardes frontaliers—c'est-à-dire des douaniers. L'un des aspects particuliers de ce rapport qui a fait les manchettes consistait à savoir si nos gardes frontaliers devaient ou non être armés et si on devait mettre davantage l'accent sur la sécurité du Canada que sur la perception des droits de douanes.

Je me demande si vous pourriez faire connaître la réaction de votre agence au rapport du Sénat et nous dire ce que vous pensez de munir les gardes frontaliers ou les douaniers d'armes à feu pour accroître la sécurité du Canada.

M. Pierre Richard: Je ne suis pas venu ici en pensant que j'aborderais ce genre de questions, mais je vais certainement tenter d'y répondre au meilleur de ma connaissance.

Nous avons bien sûr pris connaissance du rapport du Sénat avec beaucoup d'intérêt et en fait, plusieurs membres de l'Agence ont témoigné devant le comité, y compris notre président, la ministre et de nombreuses autres personnes.

Actuellement, je crois que le gouvernement est en train de déterminer la meilleure façon de réagir au rapport du Sénat, je ne peux donc pas vous dire quel mécanisme sera retenu pour ce faire. Cependant, pour ce qui est de votre question précise sur le fait d'armer les agents, une analyse des dangers du poste, de leur rôle et de leur mandat a été effectuée. On en est venu à la conclusion qu'il n'était pas nécessaire de les armer.

Les agents ont effectivement des matraques et du poivre de cayenne, ils ont aussi des vestes pare-balles. Ils jouissent donc d'une certaine protection, mais ils n'ont pas d'armes à feu. Nous ne croyons pas qu'ils en ont besoin pour exécuter leurs fonctions.

M. Dave Batters: Une autre question, et ce sera tout. Notre comité a examiné un autre sujet—et je crois qu'il a été soulevé lorsque les représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) ont comparu devant nous, et ils ont dit qu'ils n'étaient pas responsables; je crois que cela relève peut-être de votre domaine—à savoir, est-il vrai que les États-Unis demandent que le Canada leur transmette les listes de passagers des vols canadiens qui traversent l'espace aérien américain.

Tous, nous déplorons les événements du 11 septembre et la possibilité que, peu importe le point de départ d'un aéronef, si un groupe de personnes a l'intention de faire du mal, la destination finale n'a véritablement pas d'importance. L'avion peut aller n'importe où.

Pour les vols qui traversent l'espace aérien des États-Unis, on demande que le Canada transmette les listes de passagers de sorte que les États-Unis puissent déterminer si la liste comprend des voyageurs qui sont interdits dans leur espace aérien. Je me demande quel rôle votre agence peut jouer à cet égard. Si une telle demande vous était présentée, est-ce que l'Agence serait tenue de fournir ces

listes aux autorités américaines? Et que pensez-vous de la transmission de ce genre d'information à nos amis des États-Unis?

● (1545)

M. Pierre Richard: Je vais d'abord répondre à la dernière partie de votre question. Comme vous le savez, on ne peut plus gérer la frontière comme avant. On ne peut pas tenter de tout intercepter à la frontière, que ce soit des personnes ou des marchandises, etc. Nous essayons d'élargir la frontière—d'en repousser les limites, comme on dit.

Et le meilleur moyen d'y parvenir est de diffuser l'information; comme vous le savez, le Canada participe à plusieurs initiatives en collaboration avec nos voisins du Sud sur la meilleure façon de gérer notre frontière commune. L'une de ces initiatives consiste à transmettre de l'information, ce que nous faisons également avec d'autres pays. Et nous allons assister de plus en plus, de par le monde entier, à l'échange préalable d'information afin de prendre des décisions éclairées avant l'arrivée des gens ou des marchandises sur notre territoire.

M. Dave Batters: Est-ce que votre agence participera à une telle initiative? Croyez-vous que ce serait une bonne chose que de transmettre cette information à nos amis des États-Unis?

M. Pierre Richard: Compte tenu de ce dont je croyais parler aujourd'hui, je vais m'en tenir à ce que j'ai dit. Je ne serai pas en mesure de donner des réponses précises au sujet du programme concernant le passage dans l'espace aérien des États-Unis, mais nous avons plusieurs programmes de transmission d'information, d'information préalable sur les passagers et nous avons des listes des membres du personnel. Je n'ai pas les compétences nécessaires pour dire comment cela touche directement le programme.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Vous avez le temps de poser une brève question, monsieur Batters.

M. Dave Batters: En fait, monsieur le président, ma question s'adresse à vous.

Lorsqu'il a été décidé que l'Agence des services frontaliers du Canada viendrait témoigner devant notre comité—et je remercie ses représentants de répondre aux questions—avons-nous une idée de la portée des enjeux dont ils allaient discuter? Est-ce que nous savions qu'ils parleraient spécifiquement de recouvrement des coûts aux aéroports? Est-ce que les membres du comité savaient de quoi il serait question?

Dans le document que j'ai, on dit simplement :

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité tient une séance d'information sur le suivi de l'étude de la libéralisation du transport aérien et le réseau aéroportuaire du Canada.

Je ne savais vraiment pas de quoi il serait question. Pouvez-vous me donner des précisions?

Le vice-président (M. Jim Gouk): La réunion d'aujourd'hui devait porter directement sur l'étude des aéroports que nous sommes en train de faire et sur les questions qui découlent de notre étude. Sauf respect, cela dépasse probablement la portée des questions que vous posez.

Moi aussi, les choses que vous demandez, elles m'intéressent, mais peut-être pourrions-nous réinviter les bonnes personnes de l'Agence à venir témoigner à un autre moment.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Bonjour.

Est-ce que vous dispensez aussi des services relatifs aux passages frontaliers terrestres, comme ceux offerts à Lacolle pour le passage entre le Québec et les États-Unis?

M. Pierre Richard: En effet, l'Agence des services frontaliers touche tout ce qui entre au pays, qu'on parle de postes terrestres, de cargos dans les ports de mer, de navires de plaisance, de trains et ainsi de suite. Tout cela se trouve sous notre responsabilité.

M. Robert Carrier: Je n'ai pas de référence précise à ce sujet, mais j'ai cru comprendre que certains Américains s'étaient plaints du manque d'efficacité du poste de Lacolle. Ils auraient dit que le gouvernement canadien devrait améliorer ses services frontaliers à cet endroit. Est-ce que vous avez entendu ces commentaires?

M. Pierre Richard: Je connais bien le poste de Lacolle pour l'avoir visité à plusieurs reprises. Des commentaires sont émis de part et d'autre, mais je ne sais pas à quoi vous faites allusion précisément. Je dois vous dire cependant que notre infrastructure nationale est toujours à l'étude et sujette à amélioration, en fonction des besoins qui changent. Le poste de Lacolle n'est pas exclu.

Est-ce que c'est un poste absolument parfait? Disons qu'il répond à nos besoins actuels. Nous allons néanmoins continuer à voir de quelle façon il est possible d'améliorer la prestation des services à ce poste de même qu'à tous les autres.

M. Robert Carrier: Bref, vous n'avez pas présentement de projet précis visant à améliorer le service à ce poste?

• (1550)

M. Pierre Richard: Non, nous ne finançons pas pour le moment un tel projet.

M. Robert Carrier: À l'aéroport d'Ottawa, les Américains ont un poste de douane. Je ne connais pas les détails exacts ni la partie des services de douane qu'ils assument, mais il s'agit sûrement pour eux d'accélérer l'entrée aux États-Unis. Est-ce qu'on offre le même service aux États-Unis?

M. Pierre Richard: Oui. Il s'agit d'un projet-pilote. C'est une approche que nous sommes en train d'adopter. Ainsi, plutôt que d'intercepter les gens une fois qu'ils sont rendus dans le pays souverain, on le fait au préalable. Pour votre part, vous êtes peut-être allé à Washington pour une rencontre. Dans ce cas, avant de traverser la frontière américaine, vous êtes passé par les douanes américaines en sol canadien. S'il y avait eu un problème, on vous aurait fait faire demi-tour au Canada et non aux États-Unis. On fait la même chose là-bas.

À mon avis, on peut s'attendre à ce que cette tendance se multiplie au cours des années à venir.

M. Robert Carrier: Est-ce que vous avez les mêmes installations dans plusieurs villes étrangères?

M. Pierre Richard: Pour le moment, ce service d'inspection réciproque est vraiment embryonnaire.

M. Robert Carrier: À quels endroits avez-vous commencé à offrir ce genre de service?

M. Pierre Richard: Comme je le disais, c'est vraiment embryonnaire.

M. Robert Carrier: Ça va, merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je veux simplement comprendre le fonctionnement de l'Agence. Essentiellement, l'Agence des services frontaliers du Canada inclut les douaniers et les agents d'immigration.

M. Pierre Richard: En fait, l'Agence des services frontaliers du Canada est le fruit de la fusion de trois organismes. Les douaniers faisaient partie de l'ADRC, qui est maintenant l'ARC, on a laissé tomber le D, et ont été intégrés à l'ASFC. Les agents d'immigration, qui sont environ 2 000, ont été intégrés à l'Agence eux aussi ainsi que certains membres du personnel de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Il y a donc trois organismes.

M. Francis Scarpaleggia: Donc, ce sont vos gens qui font l'examen initial des personnes qui entrent au pays, des camions qui traversent la frontière à... Surrey, je crois?

M. Pierre Richard: Eh bien, il y a 190...

M. Francis Scarpaleggia: Mais la frontière près de Vancouver, c'est celle de Surrey.

Est-ce la même personne qui fait cet examen? Je franchis ces points d'entrée comme d'autres personnes, mais on ne fait jamais attention à moi. Est-ce la même personne qui s'occupe des douanes et de l'immigration?

M. Pierre Richard: En fait, nous sommes en train de rédiger ce que nous appelons notre vision relative aux points d'entrée. Aujourd'hui, nous sommes encore en transformation et le douanier qui vous accueille avec le sourire quand vous franchissez la frontière dans votre voiture porte un uniforme et un insigne des douanes. Si vous avez besoin des services d'un agent d'immigration, on vous renvoie à un agent d'immigration qui porte un uniforme et un insigne de l'immigration. Même chose pour l'Agence canadienne d'inspection des aliments, mais, au fur et à mesure que l'Agence évoluera, ces trois types d'agents porteront tous le même uniforme, dans un an ou à peu près probablement.

M. Francis Scarpaleggia: Mais ce sont trois agents différents.

M. Pierre Richard: Oui, et nous avons commencé à intégrer la formation et la formation croisée, parce que l'ASFC doit être plus que la somme de ses parties et il y aura beaucoup plus d'intégration que ce n'est le cas actuellement.

M. Francis Scarpaleggia: Donc, par exemple, aux aéroports, il y a des fonctionnaires de l'ACSTA qui font l'examen initial des personnes qui montent à bord des avions. Les personnes qui en débarquent sont ensuite examinées par des agents des douanes et de l'immigration de votre agence. Il y a actuellement deux processus d'examen initial. Je comprends que vous n'êtes pas responsable de l'ACSTA, mais est-ce que les processus d'examen sont les mêmes?

M. Pierre Richard: Absolument pas. Nous avons deux mandats très distincts.

M. Francis Scarpaleggia: Prenons l'exemple du camionneur qui entre au Canada à Surrey. Il me semble que la situation est la même que celle d'une personne qui monte à bord d'un avion à Montréal, par exemple. Vous voulez vraiment vous assurer que les personnes qui prennent l'avion à Montréal ne portent pas d'armes dangereuses et que leur nom ne figure pas sur une liste quelconque. De même, pour le camionneur qui passe la frontière à Surrey, on veut être certain qu'il respecte la loi en tous points. Il me semble que vous voulez faire le même genre d'examen. Êtes-vous d'accord?

• (1555)

M. Pierre Richard: Je ne suis pas spécialiste de l'ACSTA, mais permettez-moi de vous dire ce que je pense être son rôle par rapport au nôtre.

L'ACSTA met l'accent sur la sécurité physique. Vous avez parlé de l'ACSTA et des listes. Je ne crois pas que l'ACSTA utilise des listes. Je pense qu'elle s'occupe essentiellement de sécurité physique.

Vos exemples du voyageur à l'aéroport et du camionneur qui entre au Canada sont deux situations très différentes. Le camionneur qui entre au Canada nous intéresse à l'ASFC en ce sens, comme vous le dites, qu'il y aura peut-être une contre-vérification de la liste, etc. Mais nous nous intéressons également à la marchandise qu'il introduit au pays. Savoir comment vérifier la marchandise qui entre commande un processus entièrement différent de celui du passager qui prend un vol, qui ne nous préoccupe que pour la sécurité physique de la personne.

M. Francis Scarpaleggia: Il y a des similitudes parce que le passager a un sac et le sac doit être examiné. Il me semble que les examinateurs devraient vérifier la personne pour y trouver des indices plus ou moins de la même façon. J'ai l'impression que les systèmes sont différents.

Utilisez-vous les mêmes pratiques exemplaires? Y a-t-il des questions que posent les fonctionnaires de l'ACSTA, et que les gardes frontaliers à Surrey ne posent pas, et pourquoi? Bien sûr, cette question pourrait faire l'objet d'une autre comparaison de votre part, mais est-ce que vous vous retrouvez quelque part?

M. Pierre Richard: Cette question appelle quelques réponses. L'ACSTA s'intéresse à ce qui entre au Canada en provenance d'un autre pays. D'après ce que je sais de l'ACSTA, elle s'intéresse aussi aux vols intérieurs. Si vous prenez un vol de Montréal à Vancouver, vous allez entrer en contact avec des fonctionnaires de l'ACSTA. Notre unité ne s'intéresse pas à vous si vous allez d'Ottawa à Vancouver en avion.

M. Francis Scarpaleggia: Oui, mais vous devez comprendre ce que je veux dire. Si quelqu'un entre au Canada avec un engin explosif, c'est le même problème que quelqu'un qui monte à bord d'un avion avec une arme.

M. Pierre Richard: Je peux vous assurer que nos deux organismes se rencontrent régulièrement pour discuter et échanger des pratiques exemplaires.

M. Francis Scarpaleggia: Très bien.

Je crois savoir que dans les grands aéroports, vous avez des personnes sur place qui offrent un service 24 heures sur 24. Mais que faites-vous dans les petits aéroports? Comment y examinez-vous les gens? Êtes-vous en service seulement à certaines heures? Quelle est la différence?

M. Pierre Richard: Il y a toute une série de points à vérifier pour accorder l'embarquement à un voyageur qui prend l'avion à l'un de ces aéroports. Dans les petits aéroports, les heures de service sont en général de 8 à 17 heures.

Nous disposons de divers moyens pour déterminer quel traitement accorder aux personnes qui entrent au pays. Par exemple, si elles sont membres du programme CANPASS—un programme de privilèges pour les voyageurs fiables—nous intervenons moins que pour une entité inconnue.

Dans certains aéroports, on peut faire un dédouanement verbal sans se rendre sur les lieux. Par exemple, si un vol arrive à un aéroport, et que tous les passagers sont membres du programme

CANPASS, la société aérienne appelle deux heures à l'avance pour dire que le vol arrivera à tel aéroport. L'agent qui reçoit l'appel décidera s'il est nécessaire d'être présent sur place. Ce ne le sera peut-être pas. Il décidera peut-être de laisser l'avion atterrir. Tout est question de gestion du risque.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): Merci.

Je voulais simplement revenir à un thème que M. Scarpaleggia a abordé au sujet des frais au titre du recouvrement des coûts que vous imposez à l'aéroport. Vous ne faites aucune vérification de sécurité des passagers qui montent à bord d'un avion et qui pourraient présenter un risque, n'est-ce pas?

• (1600)

M. Pierre Richard: C'est exact.

M. Andrew Scheer: Tout ça est pris en charge par l'ACSTA. Donc ce que vous faites aux aéroports, c'est la même chose que vous faites aux postes frontières.

M. Pierre Richard: Le mandat est semblable, mais les besoins sont très différents. La façon de traiter le courrier n'est pas la même que celle de traiter les passagers aux aéroports. Il existe plusieurs processus selon les personnes et les marchandises qui entrent au pays.

M. Andrew Scheer: Si je descends d'un avion avec mes bagages à mon retour d'un voyage, ou si je passe en voiture, disons, à la frontière de Cornwall, il y a peu de différences dans la façon dont vous me percevez. Vous allez vérifier depuis combien de temps j'étais aux États-Unis, si je rapporte quoi que ce soit...

M. Pierre Richard: Oui, c'est exact.

M. Andrew Scheer: Quels services offrez-vous aux sociétés aériennes à qui vous imposez des droits?

M. Pierre Richard: Nous offrons un service aux Canadiens.

M. Andrew Scheer: D'accord, mais le voyageur aérien paie pour ce service.

M. Pierre Richard: Oui.

M. Andrew Scheer: Alors que si je passe à la frontière de Cornwall, je ne paie rien directement. Je fais simplement passer. Vous ne m'imposez pas de droits.

M. Pierre Richard: C'est exact.

M. Andrew Scheer: J'ai un peu de difficulté à accepter le recouvrement des coûts pour les autorités aéroportuaires, surtout après les heures régulières, disons, pour un vol nolisé. Vous n'imposeriez pas de droits à un autocar de touristes qui entrerait au pays et traverserait la frontière, n'est-ce pas?

M. Pierre Richard: Vous avez raison. Peut-être devrais-je préciser certaines choses ici. Vous avez fait la comparaison entre la frontière terrestre et la frontière aérienne. Le recouvrement des coûts s'applique à d'autres modes de transport.

M. Andrew Scheer: C'était ma prochaine question.

M. Pierre Richard: Le recouvrement des coûts s'applique aux services de messagerie et de traversier. Il y a d'autres modes de transport. Lorsque l'Agence n'est pas en mesure d'offrir le service dans le cadre de son mandat actuel, le recouvrement des coûts devient alors une possibilité.

M. Andrew Scheer: Vous avez parlé des services de traversier. Un exemple, il existe un traversier qui va de Victoria à Port Angeles, je crois, à Seattle. Est-ce que vous lui imposeriez des droits...?

M. Pierre Richard: Non, pour certains, oui, mais pas celui-là.

M. Andrew Scheer: Il n'y a donc pas véritablement de politique uniforme.

Ce que je veux dire, c'est que les autorités aéroportuaires nous ont affirmé, entre autres choses, qu'il y a beaucoup de disparités. Ce qui est défini comme un service de base dans un aéroport ne l'est pas dans un autre. Donc, on se retrouve dans une situation où à Saint John, je crois, on imposait des frais pour deux services offerts sans frais dans d'autres aéroports.

Il ne me semble pas y avoir de règle générale, à savoir si l'on traite sur le même pied les services de traversier et les services dans les aéroports.

M. Pierre Richard: Vous avez raison de dire qu'il peut y avoir l'apparence de disparité. En 1987, lorsque la politique actuelle de recouvrement des coûts a été adoptée, nous avons stabilisé les services que nous offrons dans tout le pays. Depuis, lorsqu'on demande des services additionnels—la prolongation des heures de service, par exemple, ou lorsque le service profite directement à une personne ou à un groupe, les personnes qui demandent le service nous fournissent un plan d'activités. Elles nous disent qu'à tel et tel endroit, à telle heure, elles aimeraient avoir des agents frontaliers parce que tel et tel vol ou tel et tel camion entrera.

Nous essayons de voir si cela est faisable et nous tentons d'offrir le service si cela est possible. Par exemple, si nous avons déjà un service de base... Je vais utiliser une autre expression, parce que nous utilisons l'expression « de base » de différentes façons. Si nous avons une concentration de personnel à cet endroit, et que, disons, un vol entre à 19 heures le mardi soir une fois par mois, peut-être le personnel sur place pourra-t-il offrir le service. Nous faisons ce que nous pouvons.

Dans d'autres cas, lorsque le même vol—qui arrive une fois par mois, le mardi soir à 19 heures—se trouve dans une région géographique isolée, nous ne pouvons offrir le service. Nous devons envoyer quelqu'un en voiture ou en avion pour qu'il puisse dédouaner le vol. En pareil cas, nous avons deux choix. Refuser le service ou conclure une entente de recouvrement des coûts avec le groupe qui veut obtenir le service à cet endroit.

Nous essayons vraiment d'offrir le service si nous le pouvons, mais dans l'ensemble, depuis 1987, la prestation des services se fait en vertu d'ententes sur le recouvrement des coûts.

M. Andrew Scheer: Donc, le service est offert pour les nouveaux vols, pour tout ce qui n'était pas offert comme services avant 1987.

M. Pierre Richard: Oui.

M. Andrew Scheer: Si l'Agence des services frontaliers ne peut offrir le service, ou que les autorités aéroportuaires en question ne peuvent se permettre de payer les frais de recouvrement, l'avion n'atterrit pas, c'est ça?

• (1605)

M. Pierre Richard: L'avion peut atterrir à l'un des 200 autres endroits ou à peu près dans le pays, mais pas nécessairement à cet...

La situation est très difficile. C'est tout un dilemme. La question est de savoir si nous empêchons effectivement d'autres vols d'entrer au pays ou si nous prévenons la fragmentation du nombre de vols existants à plus d'endroits?

M. Andrew Scheer: Ou ne contribuez-vous pas simplement à augmenter le coût de voyager? Car je crois que c'est l'autre problème.

Vous savez, il existe une loi précisant que les passagers qui entrent au pays doivent passer par les douanes et l'immigration. L'Agence a

pour mandat d'offrir ce service. Mais dans le cas des aéroports et de certains traversiers, le coût total de ce service est assumé par les aéroports. C'est différent... peut-être pas différent, mais ce n'est pas ainsi que les choses se passent à d'autres postes frontières.

M. Pierre Richard: Vous dites qu'il en coûte plus pour voyager. Je dirais aussi que nous avons la responsabilité d'utiliser l'argent des contribuables avec prudence.

Supposons qu'une collectivité aimerait avoir un agent frontalier tous les mercredis soirs pour un vol en provenance de Francfort. Ce serait bien pour la collectivité, l'avion amène quelques centaines de personnes, ce serait bon pour l'économie, etc. Si nous n'avons pas d'agent à cet endroit—et c'est souvent le cas—il nous faudrait y envoyer quelqu'un en avion ou en voiture, payer son plein salaire pour un quart de travail complet, et ce, pour peut-être 30 ou 40 minutes de travail.

Cela devient un facteur dont il faut également tenir compte—la faisabilité opérationnelle et la dépense à engager : est-ce viable de procéder ainsi? Dans certains cas, malheureusement, à cause de l'endroit à desservir et de l'endroit où nous nous trouvons, offrir le service n'est tout simplement pas rationnel du point de vue opérationnel. Par contre, comme vous l'avez dit, la situation de rechange est d'atterrir ailleurs, ou de conclure une entente de recouvrement des coûts; dans certains cas, les coûts peuvent ne pas être acceptables pour l'exploitant.

M. Andrew Scheer: Je comprends tout à fait ce point de vue. J'essaie simplement de refléter certains des témoignages que nous avons entendus d'autres représentants des autorités aéroportuaires. L'exemple que vous avez utilisé est assez rationnel. Mais les autorités aéroportuaires ont des exemples où cela fait partie des opérations quotidiennes et qu'elles doivent assumer le recouvrement des coûts. Ce sont ces éléments que j'aimerais...

M. Pierre Richard: À ce sujet, j'aimerais simplement préciser que nous avons rencontré le Conseil des aéroports du Canada. Je crois que ses représentants ont également comparu devant le comité. Ils défendent les intérêts de nombreux exploitants. Nous convenons que la situation est inconfortable pour tout le monde, et nous essayons de trouver une meilleure façon de faire les choses. Qu'est-ce qui en ressortira? Nous ne le savons pas encore.

En fait, le président-directeur général du Conseil des aéroports du Canada a été invité à siéger au conseil consultatif de l'ASFC. C'est un nouveau comité qui se réunira pour la première fois cet automne. Je l'ai également invité, et il a accepté, à faire partie du comité consultatif des entreprises sur les questions frontalières; ce qui lui permettra de faire des représentations à deux niveaux au sein de l'ASFC et nous pourrions travailler ensemble à trouver de meilleures solutions.

Nous ne sommes pas dogmatiques, nous ne disons pas que c'est ainsi qu'il faut procéder et que nous n'allons jamais changer. Mais comme nous le précisons, il n'y a pas de solutions simples à des situations complexes, et celle-ci est certainement complexe. Nous avons accepté de travailler avec ces personnes pour voir s'il y aurait une meilleure façon de procéder.

M. Jim Gouk: Monsieur Richard, j'aimerais vous poser quelques questions. D'abord, vous parlez des événements qui se sont produits avant et après le 11 septembre et de la nécessité d'une frontière sûre pour nous protéger contre les menaces graves à notre mode de vie, plus particulièrement les menaces terroristes, l'immigration illégale et le crime organisé.

Le risque de menace dont vous parlez et les mesures à prendre à la frontière reposent sur la politique voulant que s'il y a une menace grave, si nous savons qu'un criminel violent se prépare à entrer dans le pays, essentiellement, il faut le laisser entrer, signaler sa présence à la GRC qui est armée et qui le prendra en charge. N'est-ce pas là plus ou moins la politique?

M. Pierre Richard: Pas nécessairement, parce qu'en fait, selon la situation, il se peut que la personne ne soit pas autorisée à entrer au pays. Rien n'oblige la GRC à intervenir si cette personne se voit au départ refuser l'accès. Cela dépend de la façon dont elle veut entrer—par exemple, par la voie des airs. Mais s'il y a interception à la frontière d'une personne non désirable, nous allons confier son cas aux autorités compétentes, c'est certain.

M. Jim Gouk: À bien des postes frontaliers, la personne responsable se trouve assez loin de la frontière. La politique, je m'en souviens, énoncée en termes clairs par le ministre au cours d'une législature antérieure, est que le douanier ne doit pas mettre sa vie en danger, mais doit laisser entrer l'individu et signaler sa présence à la GRC. Est-ce exact?

• (1610)

M. Pierre Richard: Je ne suis pas un spécialiste de ce domaine, mais on me dit que oui, c'est ainsi que l'on procède encore à la frontière.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Lorsque vous analysez le risque de menace, il n'y a pas grands risques si nous n'essayons pas de stopper ces criminels potentiellement violents et que nous en confions la tâche à la GRC. Nous réduisons notre risque de menace, si je puis m'exprimer ainsi, en n'assumant pas nos responsabilités totales qui sont de protéger la sécurité du public canadien.

M. Pierre Richard: Nous faisons notre partie du travail.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Oui. Je pense que vous avez répondu à cela. Merci.

La deuxième chose se trouve à la page 4. Ma curiosité a été piquée. Vous faites référence au recouvrement des coûts lorsque quelqu'un tire avantage du service.

Est-ce que vous dites que lorsque vous m'arrêtez à la frontière et que vous me demandez de payer des droits de douane et des tarifs, que vous vous assurez que je suis un bon citoyen et que je ne ramène pas trop de bière ou autre chose, cela constitue un avantage pour moi?

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Si vous ne vous faites pas attraper.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Pas si on vous offre le service.

Dans quelles circonstances offrez-vous un service plutôt que de veiller au bien du public?

M. Pierre Richard: Supposons qu'il y ait une usine de peinture dans la région du pays où l'on a besoin de certains produits de façon régulière, nous offrons un service à cette usine qui n'est pas nécessairement un service d'intérêt public et général mais un service particulier à l'exploitant de cette entreprise.

Le vice-président (M. Jim Gouk): C'est donc cela qui constitue un service unique et particulier. C'est assez compréhensible.

Qui paie le loyer ou le coût de toutes les installations à la frontière?

M. Pierre Richard: Parlons-nous ici des aéroports?

Le vice-président (M. Jim Gouk): Non, nous parlons des points d'entrée à la frontière.

M. Pierre Richard: Aux postes frontaliers? J'ai peut-être l'air de couper les cheveux en quatre, mais c'est parce que nous avons beaucoup de façons de calculer les droits, si bien que parfois les réponses peuvent être différentes.

Je vais demander à M. Béland de répondre à cette question.

M. Claude Béland (directeur général, Direction générale du contrôle, Agence des services frontaliers du Canada): Essentiellement, il y a deux types d'installations. Aux postes frontaliers situés sur des autoroutes sans péage, les installations appartiennent au gouvernement du Canada, elles appartiennent donc à l'Agence et sont exploitées par elle.

Lorsque nous accueillons des transporteurs internationaux—aux aéroports, aux ports ou au terminal des traversiers—où ces transporteurs imposent des droits aux utilisateurs, les installations nous sont fournies en vertu de l'article 6 de la *Loi sur les douanes*. Nous ne payons pas de loyer aux aéroports, ni au pont Ambassador, par exemple, à Windsor, pour les installations frontalières qu'on nous fournit.

Le vice-président (M. Jim Gouk): C'est plus normal que l'ancien système où le gouvernement possédait et exploitait l'aéroport. Maintenant que les aéroports sont exploités par le secteur privé et qu'ils paient un loyer pour l'espace qu'ils ont, ne semble-t-il pas paradoxal que le gouvernement leur demande de leur louer l'aéroport et toutes les installations et qu'il se retourne et dise : maintenant fournissez-nous l'espace pour nos agences gouvernementales mais ne nous demandez pas de loyer.

M. Claude Béland: Je crois savoir que lorsque Transports Canada possédait et exploitait la plupart des aéroports au Canada, nous avions une entente semblable avec le Ministère à l'époque. On nous fournissait l'espace nécessaire pour exécuter nos fonctions aux points d'entrée, à ces terminaux. La situation reste donc la même.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Ce que je dis, c'est qu'il serait ridicule qu'une agence gouvernementale en facture une autre et que nous nous glissions entre les deux pour en tirer profit. Lorsque l'aéroport est exploité et payé par le secteur privé, ne devrions-nous pas revoir tout cela et nous demander si la politique est équitable? Si on demande au secteur privé ou à une organisation privée de payer un loyer pour l'aéroport et qu'on se retourne ensuite pour dire à l'aéroport qu'il doit nous rendre l'espace qui pourrait être un espace autre que celui qui a peut-être été négocié à l'époque du contrat initial signé avec l'aéroport...

M. Claude Béland: Je pense qu'on peut envisager la question de plusieurs façons. En bout de ligne, je crois qu'il faut tenir compte des activités que nous menons dans les aéroports, dans les ports ou aux frontières internationales et que ce sont des activités que nous devons mener à l'endroit où les gens et les marchandises passent pour entrer au pays. Il n'y a pas véritablement de marché pour les services que nous offrons, si bien que soit nous avons des ententes réglementaires en place comme actuellement, soit une autre forme d'entente qui oblige les gens à nous fournir les installations.

Si nous voulons changer l'approche et faire payer les loyers par l'Agence, il faudra établir un cadre de réglementation; autrement, il devient très difficile pour nous de négocier notre présence à un aéroport où nous devons être. Nous n'avons d'autre choix que d'être là.

• (1615)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous n'avons rien contre votre agence. Les aéroports sont très sollicités aujourd'hui de votre part, de la part de l'ACSTA ou d'autres agences pour qu'ils vous fournissent de l'espace à tous, particulièrement lorsqu'ils construisent de nouveaux terminaux. Ces terminaux sont extrêmement coûteux et une partie de la conception et des coûts doit aller à la prestation de tous ces services différents qui ne produisent aucune recette.

C'est le mandat de notre comité et nous voulons bien nous en acquitter. Il ne s'agit pas de vous blâmer, mais de cerner le problème.

M. Claude Béland: Bien sûr, la rétroaction que nous avons dans nos rapports avec les autorités aéroportuaires et... Je dirais que nos activités viennent compléter les autres activités qui sont menées dans un aéroport ou dans un autre mode de transport. En fait, je vous dirais que nos activités font partie intégrante du système de transport, peu importe le mode retenu, et qu'il faudra faire preuve de prudence avant de mettre en oeuvre un cadre qui se dissocierait de la planification de cette infrastructure. Je crois qu'il devient presque impossible pour notre agence de planifier son infrastructure dans un aéroport sans tenir compte des activités qui s'y déroulent.

La taille de nos installations est véritablement fonction du nombre de passagers qui entrent au pays, comme c'est le cas pour le reste de l'aéroport et du terminal, ou les installations prévues pour d'autres modes de transport.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci d'être venus témoigner aujourd'hui. Comme vous l'avez entendu, nous nous intéressons beaucoup à votre service et à la façon dont il intègre tous les éléments.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Est-ce qu'on peut poser d'autres questions?

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Oui, certainement. Je n'ai pas vu que vous vouliez intervenir avant.

D'accord, rapidement.

[Français]

M. Robert Carrier: Je voudrais savoir à quels endroits vous n'assurez pas d'inspection. Vous dites dans votre document que vous aimeriez pouvoir le faire dans tous les aéroports, mais que vos ressources limitées vous en empêchent. Du côté des frontières terrestres, on sait qu'à certains postes frontaliers, les gens peuvent passer librement.

Je voudrais savoir quelle est votre implication à cet égard. Est-ce que vous vous désintéressez complètement de la question parce que vous ne pouvez pas offrir de services ou est-ce que vous assumez une surveillance minimum, par exemple au moyen d'une caméra? Faites-vous une évaluation de ce qui pourrait entrer illégalement au pays pour que le gouvernement prenne des décisions, de façon à pouvoir améliorer ces services?

M. Pierre Richard: En fait, oui. Ce n'est pas nécessairement oui à tout, mais je dirais qu'il y a deux réalités différentes: les aéroports et les points d'entrée terrestres. C'est très différent.

Paul me corrigera si je me trompe, mais il y a en ce moment environ 200 aéroports au pays où l'on accepte les vols internationaux. Évidemment, il y a des aéroports réservés aux vols nationaux seulement. On possède donc près de 200 aéroports où l'on accepte les vols internationaux. Il y a beaucoup plus d'endroits que cela au

Canada où un avion en provenance d'outre-mer pourrait atterrir. Cependant, on n'y offre pas le service. En ce moment, on ne pense pas augmenter ce nombre à 300 ou 400 points d'entrée pour les vols. Il y a donc un certain niveau de service, et ce niveau est satisfaisant pour l'instant.

En ce qui a trait à l'entrée au sol, notre pays est très grand et aucune clôture ne l'entoure. Nous avons des points d'entrée, et nous utilisons un certain nombre de mécanismes pour surveiller la frontière. Nous le faisons conjointement avec nos collègues du Sud. C'est une frontière surveillée conjointement. Nous utilisons énormément d'informations pour gérer notre présence, à savoir où nous devons être et comment nous devons y être. Certains endroits sont surveillés de façon aléatoire, selon des renseignements, etc.

Vous pouvez donc être assuré que beaucoup d'efforts sont faits au-delà des hommes et des femmes que vous voyez en uniforme aux points d'entrée.

M. Robert Carrier: Vous assurez donc un service discret à ces endroits qui ne sont pas surveillés physiquement?

M. Pierre Richard: Il y a toute une série d'outils qui sont utilisés.

M. Robert Carrier: Est-ce aussi le cas pour les petits aéroports? Vous nous dites qu'il n'y a absolument rien qui est fait sur le plan du contrôle. Y a-t-il tout de même une surveillance discrète pour les petits aéroports où il n'y a pas de services ni d'agent?

M. Pierre Richard: Parlez-vous des aéroports où il n'y a pas de services de l'Agence des services frontaliers du Canada? S'il y a des services de sécurité à ces endroits, ce ne sont pas les nôtres. Ils peuvent être fournis par d'autres.

• (1620)

M. Robert Carrier: Avez-vous des...

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci beaucoup, monsieur Carrier. Je dois vous interrompre. Si vous vous étiez manifesté plus tôt, nous aurions pu vous réserver plus de temps.

À nouveau, merci d'être venus témoigner. Nous n'entendrons peut-être pas les mêmes personnes, mais je suis certain que nous allons vouloir communiquer de nouveau avec votre agence pour discuter d'autres questions touchant les activités frontalières.

M. Pierre Richard: Avec plaisir. Quand vous voudrez, monsieur.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Le comité est saisi d'un avis de motion présenté par M. Moore lors de notre dernière réunion.

Monsieur Moore.

M. James Moore (Port Moody—Westwood—Port Coquitlam, PCC): Merci, monsieur le président.

Tous les membres du comité ont été avisés de cette motion :

Que le comité fasse rapport à la Chambre au sujet de l'omission du ministre des Transports de témoigner une deuxième fois devant le comité, lorsque ce dernier le lui a demandé.

Je sais que plusieurs membres du comité sont très frustrés par l'incapacité ou le refus du ministre des Transports de comparaître devant le comité et cette motion se veut l'expression de notre frustration. Je crois qu'elle est fondée, compte tenu qu'il y a très longtemps que le ministre n'a pas comparu ici au sujet des projets de loi C-43 et C-48, et qu'il n'est pas venu nous faire part de ses priorités en tant que ministre des Transports ou de ses priorités qui reviendront à l'automne.

J'ai communiqué avec son chef de cabinet, Mme Leslie Swartman, pour savoir pourquoi il ne peut venir témoigner. Les prétextes qu'on a fabriqués sont franchement inacceptables et notre comité mérite mieux. La présente motion se veut l'expression de notre frustration.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Il est évident que l'opposition est majoritaire ici aujourd'hui.

Le greffier du comité: Tous les jours.

M. Francis Scarpaleggia: Tous les jours, sauf circonstances imprévues.

Ma question s'adresse à M. Etoke. La comparution du ministre a-t-elle été prévue à deux reprises et a-t-il annulé les deux fois?

Le greffier: Oui, son cabinet a annulé.

M. Francis Scarpaleggia: Ce n'est pas l'information que j'ai.

Le vice-président (M. Jim Gouk): C'est un fait.

M. Francis Scarpaleggia: Dans les deux cas, son cabinet a fixé une date et a ensuite téléphoné pour annuler.

Le greffier: C'est exact.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Vous nous donnez des munitions, monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: C'est bien, je voulais obtenir cette information.

On m'a dit que le ministre a annulé la deuxième fois parce qu'il devait assister à la réunion d'un comité du Cabinet?

Le greffier: C'est exact.

M. Francis Scarpaleggia: Je ne mets pas la parole de M. Etoke en doute, mais si le ministre a effectivement annulé à deux reprises, on m'a dit que la deuxième fois, c'était parce qu'il avait un comité du Cabinet. Je me demande si les membres de l'autre côté considèrent cela comme des circonstances atténuantes et si cela viendrait atténuer leur désir d'adopter cette motion.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Moore.

M. James Moore: Non. Cette motion est en réalité un autre moyen d'exercer un peu plus de pressions sur lui.

Pendant que vous discutiez, j'ai relu la correspondance que j'ai échangée avec la chef de cabinet du ministre dans laquelle je demandais pourquoi il ne pouvait pas se présenter. Il s'agit d'une lettre qui a été envoyée le 14 juin, il y a une semaine. Elle m'a dit qu'il devait se rendre à Québec lundi et qu'il devait assister à un événement dans sa circonscription mercredi soir; il a donc dû partir rapidement après la période des questions ces deux jours-là. Ensuite, elle m'a demandé quelles questions particulières je voulais, en tant que membre, discuter avec lui et si lui et moi ne pouvions pas nous rencontrer pour en discuter. Mme Swartman m'a ensuite décrit les événements de la circonscription.

Je peux vous dire—je suis membre du comité depuis 2000—que David Collenette se faisait toujours un devoir de venir au comité lorsqu'une mesure législative était déposée.

Nous devons examiner les projets de loi C-47, C-44, C-43 et C-48, le programme de l'automne, il y aura des élections au printemps prochain. Il y a beaucoup de choses à discuter, sans parler de la question des wagons-trémies, l'accord « ciels ouverts »...

Pardon?

Le vice-président (M. Jim Gouk): M. Bonin indique qu'il doit partir.

M. Raymond Bonin: Continuez de parler et vous n'aurez plus le quorum.

M. James Moore: Ce que je veux dire, c'est que cette motion se veut simplement un autre moyen d'exercer plus de...

M. Francis Scarpaleggia: J'aimerais simplement poursuivre un peu la discussion.

Vous disiez... et pas parce que M. Bonin doit partir, mais dans l'intérêt de la procédure établie...

• (1625)

M. Dave Batters: Le vote, monsieur le président!

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous n'allons pas avoir quorum, monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Je le comprends, mais je pense que ces questions doivent être posées.

Vous parlez d'une lettre que vous avez reçue de Mme Swartman. Était-il question d'une ou des deux annulations, ou si c'était simplement une lettre générale pour essayer de trouver une date?

M. James Moore: Il y a deux semaines et demie, le comité a demandé que les ministres Goodale et Lapierre viennent témoigner. Nous voulions décider qui allait venir le mercredi, et qui allait venir le lundi. Les deux se renvoyaient la balle.

Le ministre Goodale avait déjà confirmé sa présence, j'ai donc demandé à Mme Swartman laquelle des deux journées M. Lapierre allait venir. Il avait annulé la première des deux semaines et la semaine dernière, il a dit qu'il ne pouvait venir ni lundi ni mercredi. Elle et moi avons échangé de la correspondance pour savoir pourquoi il en était ainsi.

Essentiellement, j'ai essayé de lui donner l'occasion de me fournir une bonne raison expliquant pourquoi il n'est pas venu de sorte que je n'aie pas à faire adopter cette motion, mais les motifs invoqués ne suffisent pas.

M. Raymond Bonin: Je veux avoir un vote nominal.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Êtes-vous prêts à vous prononcer?

M. Francis Scarpaleggia: Je fais simplement vous transmettre l'information que j'ai. M. Moore a fait la même chose.

M. Etoke m'a dit qu'il y avait des dates précises auxquelles il devait comparaître, mais qu'il a annulé les deux fois. C'est ce que nous dit M. Etoke. La correspondance de M. Moore semble un peu plus ouverte, mais M. Etoke m'a dit qu'il avait annulé deux fois.

Je sais aussi que la deuxième annulation est attribuable au fait qu'il devait assister aux affaires courantes du comité du Cabinet, qu'il devait y être parce que je crois qu'il y demandait l'autorisation de déposer la *Loi maritime du Canada* et qu'il y avait des discussions à ce sujet.

Je comprends donc la frustration de l'opposition. Je ne suis pas certain que le ministre, en quelque sorte, ne respecte pas les désirs du comité, ou n'y est pas sensible, mais comme je le dis, nous ne sommes pas nombreux à le penser. C'est ce que je tenais à préciser pour les fins du compte rendu.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Si vous me permettez de résumer alors, je comprends qu'il a annulé deux fois. La première, comme vous le soutenez, c'était peut-être pour une bonne raison. Le commentaire ajouté par M. Moore concernait sa tentative d'être raisonnable et de trouver d'autres dates qui ont été refusées pour diverses raisons dont certaines, à tout le moins selon ce que prétend M. Moore, n'étaient pas particulièrement valables.

M. Francis Scarpaleggia: Eh bien, c'est son droit.

[Français]

M. Robert Carrier: Je comprends qu'un ministre puisse être bien occupé par différentes tâches, mais je suis porté à appuyer la motion parce que s'il avait considéré avec sérieux l'invitation faite par le comité, il aurait pu répondre par écrit en offrant une autre date de rencontre et en expliquant pourquoi il lui était impossible de l'accepter immédiatement. Il aurait pu proposer de venir nous rencontrer à une autre date et on aurait probablement accepté. On ne nous a signifié que des refus, je pense, verbaux ou interpersonnels.

Je vais appuyer la motion.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Carrier.

Êtes-vous prêts à passer au vote?

M. Dave Batters: Monsieur le président, j'aimerais faire un tout petit commentaire rapide.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Si vous étirez le temps, vous risquez de perdre le quorum.

M. Dave Batters: C'est vraiment rapide, monsieur le président, après quoi nous passerons au vote.

Je veux simplement confirmer que nous invitons le ministre à comparaître pendant deux heures, parce que lorsque nous avons accueilli le ministre des Finances, plusieurs membres du comité sinon tous croyaient qu'il allait être avec nous pendant deux heures mais il est resté une heure. Plusieurs membres du comité ont trouvé cela inacceptable.

Je veux simplement préciser au compte rendu que nous demandons que le ministre compare pendant deux heures.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Cela n'a rien à voir avec la motion à l'étude.

Êtes-vous prêts à passer au vote?

Monsieur Scarpaleggia, vous avez demandé un vote nominal.

M. Raymond Bonin: J'ai demandé un vote nominal.

(Motion adoptée : pour 4; contre 2)

Le vice-président (M. Jim Gouk): S'il n'y a rien d'autre à ajouter, 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 réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire 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.