



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

SECU • NUMÉRO 066 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 29 mai 2017

Président

M. Robert Oliphant

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le lundi 29 mai 2017

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Robert Oliphant (Don Valley-Ouest, Lib.)): Je déclare la séance ouverte. Étonnamment, nous en sommes à la 66^e réunion du Comité permanent de la sécurité publique et nationale. On nous a demandé d'étudier le projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis.

Cependant, je suis toujours un peu préoccupé par de possibles votes à la Chambre et, par conséquent, avant de procéder, j'aimerais qu'on règle une question relative à nos travaux de façon à s'en débarrasser.

Vous avez devant les yeux le rapport du Sous-comité du programme et de la procédure. J'aimerais recevoir une motion visant à modifier une seule partie de ce septième rapport. Plutôt que de procéder au vote sur le Budget principal des dépenses à la fin de la réunion, j'aimerais qu'on le fasse maintenant au cas où il y aurait un vote ou je ne sais quoi, afin d'éviter tout problème à cet égard.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): J'en fais la proposition, monsieur le président.

(La motion est adoptée.)

Le président: Nous allons maintenant examiner le rapport modifié du Sous-comité du programme et de la procédure. Y a-t-il des questions?

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

Le président: Nous allons commencer par le Budget principal des dépenses.

Je demanderais le consentement unanime pour examiner tous ces crédits comme s'il s'agissait d'un seul et de tout faire d'un coup. Ai-je le consentement unanime de procéder ainsi?

Des députés: D'accord.

Le président: D'accord.

AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement.....1 388 555 431 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital..... 202 466 241 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

SERVICE CANADIEN DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ

Crédit 1 — Dépenses de programme..... 526 615 028 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

COMMISSION CIVILE D'EXAMEN ET DE TRAITEMENT DES PLAINTES RELATIVES À LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de programme..... 9 020 809 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

SERVICE CORRECTIONNEL DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement, subventions et contributions.....
1 962 343 216 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital..... 208 941 724 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement..... 123 231 161 \$

Crédit 5 — Subventions et contributions..... 914 540 358 \$

(Les crédits 1 et 5 sont adoptés avec dissidence.)

BUREAU DE L'ENQUÊTEUR CORRECTIONNEL DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de programme..... 4 102 301 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

COMMISSION DES LIBÉRATIONS CONDITIONNELLES DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de programme..... 40 677 794 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement..... 1 888 011 496 \$

Crédit 5 — Dépenses en capital..... 327 465 645 \$

Crédit 10 — Subventions et contributions..... 233 573 483 \$

(Les crédits 1, 5 et 10 sont adoptés avec dissidence.)

COMITÉ EXTERNE D'EXAMEN DE LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de programme..... 847 634 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

COMITÉ DE SURVEILLANCE DES ACTIVITÉS DE RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ

Crédit 1 — Dépenses de programme..... 4 476 578 \$

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence.)

Le président: Pour terminer, le président doit-il faire rapport du Budget principal des dépenses de 2017-2018 — moins le montant adopté pour les crédits provisoires — à la Chambre?

Des députés: D'accord.

Un député: Avec dissidence.

Le président: Je tiens simplement à souligner — et j'ai pu le mentionner aux trois partis, aujourd'hui — que nous avons envoyé un avis indiquant que les amendements étaient dus aujourd'hui, à 17 heures, en vue de l'étude du projet de loi C-23. Cependant, on m'a demandé de reporter la date limite parce que certains ne sont pas encore tout à fait prêts. J'ai accepté et je vais donc accorder une semaine de plus, ce qui signifie que nous allons procéder à l'étude article par article prochainement. Des représentants viennent pour parler du Budget supplémentaire des dépenses (A), et nous devons étudier le projet de loi C-23. À ce sujet, nous réussirons peut-être à réaliser l'étude article par article. Je voulais tout simplement vous dire à tous que vous avez maintenant une semaine pour améliorer vos amendements. De plus, vous n'avez donc pas à soumettre vos amendements avant la comparution des témoins, ce qui, selon moi, est préférable.

Nous allons maintenant poursuivre notre étude du projet de loi C-23. Nous avons un certain nombre d'invités parmi nous aujourd'hui.

Durant la première heure, nous allons accueillir M. Gooch, président du Conseil des aéroports du Canada, M. Ashton, par vidéoconférence, du Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada, et Mme Reigate, de l'AAGT.

Nous allons commencer par écouter toutes les déclarations préliminaires, puis les membres du Comité pourront poser des questions aux témoins.

Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, je vais commencer par M. Ashton, qui est en ligne actuellement. Vous avez 10 minutes pour présenter votre déclaration préliminaire.

M. Robert Ashton (président, International Longshore and Warehouse Union Canada): Bon après-midi. Merci d'avoir invité le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada à participer à votre importante étude de la Loi sur le précontrôle de 2016.

Le SIDM canadien représente environ 6 000 hommes et femmes qui travaillent aux installations de transport maritime sur la côte Ouest du Canada. Nous sommes un rouage important de la circulation efficace des marchandises et des personnes qui entrent au Canada et qui en sortent par les ports et les terminaux de croisière de la Colombie-Britannique.

Au début des années 2000, Transports Canada a mis en oeuvre le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, le PHSTM. Depuis, pour obtenir un emploi de débardeur avec un accès aux zones d'accès restreint — y compris les installations de croisière sous haute sécurité — il faut d'abord obtenir une habilitation de sécurité de Transports Canada. C'est un programme solide qui inclut une analyse approfondie des antécédents des candidats, y compris à partir de renseignements fournis par les autorités américaines. Le but du programme est d'empêcher que des personnes ayant des liens avec des organisations criminelles ou terroristes aient accès à ces importantes installations maritimes.

Le programme a des failles. Une personne peut se voir refuser son habilitation simplement par association. Par exemple, on peut refuser une autorisation de sécurité à une personne parce que son beau-frère ou sa belle-soeur a un casier judiciaire. Ce contexte est important dans le cadre de vos délibérations sur le projet de loi C-23.

Aux fins du compte rendu, j'affirme que le SIDM soutient l'actuel régime de précontrôle. L'élargissement de la version actuelle du programme permettrait d'atteindre les objectifs économiques que s'est donnés le gouvernement relativement au projet de loi C-23, sans les importants problèmes associés aux nouveaux ajouts.

Vous avez entendu beaucoup de témoignages à propos de l'incidence potentielle du projet de loi sur les voyageurs canadiens. Je veux vous parler d'un problème lié au projet de loi C-23 auquel vous n'avez probablement pas encore été exposé.

Comme vous le savez, le projet de loi vise à établir les instances réglementaires prévues par l'Accord relatif au précontrôle dans les domaines du transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien — l'Accord — signé par les gouvernements du Canada et des États-Unis en mars 2015. Je veux porter à votre attention les effets négatifs de ce projet de loi sur des travailleurs canadiens de la classe moyenne.

Selon le premier paragraphe de l'article VI de l'Accord, les employés qui travaillent aux ports et terminaux de croisière à Vancouver et ailleurs sur la côte Ouest sont assujettis à cette loi.

De hauts fonctionnaires de Transports Canada nous ont informés qu'une fois l'Accord en vigueur, le département américain de la Sécurité intérieure aura la possibilité de fournir des renseignements préjudiciables — peu importe leur nature — sur chaque employé qui demandera un accès non escorté à des zones de précontrôle par l'intermédiaire des processus normaux d'habilitation et de renouvellement des habilitations. Selon nous, cette information sera fournie directement aux employeurs, sans que le travailleur ait le droit d'en prendre connaissance ou d'en contester la teneur.

Nous craignons que ce nouveau processus soit distinct du processus existant d'habilitation de sécurité réglementé par Transports Canada. Le processus de TC inclut des dispositions pour la révision des décisions prises à l'égard du statut de sécurité d'une personne et prévoit aussi une possibilité de révision judiciaire par la Cour fédérale. Ces protections juridiques n'existent pas dans le projet de loi C-23. De plus, les règles relatives à la communication de renseignements préjudiciables n'apparaissent pas dans le projet de loi et semblent être laissées à la discrétion de l'organisation de réglementation, qui ne sera pas soumise à la supervision du Comité ni du Parlement.

L'Accord et le projet de loi C-23 accordent aux agents frontaliers américains d'importants pouvoirs de fouiller et de détenir des travailleurs dans les zones de précontrôle et d'accès restreint; ce sont en fait les mêmes abus potentiels auxquels pourraient être exposés les passagers.

La BC Civil Liberties Association a souligné les difficultés que posera ce projet de loi à un voyageur qui chercherait des recours judiciaires, alors que les agents responsables du précontrôle jouissent de clauses d'immunité explicites. Les travailleurs portuaires qui sont assujettis à ces mêmes abus potentiels se retrouveront dans la même situation.

Nous soutenons qu'un tel niveau de pouvoir et d'immunité est inacceptable et va bien au-delà ce que tout travailleur canadien devrait s'attendre à subir en milieu de travail. À ce problème s'ajoute le fait que le périmètre de précontrôle peut être grandement élargi, ce qui soumet un grand nombre de travailleurs aux dispositions du projet de loi.

• (1540)

Une importante proportion des employés du SIDM sont d'origine sud-asiatique. Beaucoup sont de confession musulmane. Comme celles du Barreau canadien, nos inquiétudes sont exacerbées par l'administration Trump et ses politiques extrêmes, par exemple le fait d'interdire l'entrée sur le territoire américain à des ressortissants de certains pays à majorité musulmane.

Selon nous, le projet de loi C-23 soustrait le gouvernement à sa responsabilité de protéger les travailleurs canadiens contre des gestes injustes ou arbitraires de la part des agents de précontrôle. Il existe déjà un processus élaboré d'habilitation de sécurité pour la sélection des travailleurs du secteur maritime, et ce processus sera sapé, à moins qu'on ne modifie le projet de loi C-23.

Le projet de loi C-23 devrait être modifié de façon à régler ces problèmes.

Nous avons aussi repéré des incohérences dans le projet de loi. Par exemple, l'article 9 affirme:

Il est entendu que les règles du droit canadien s'appliquent — et que leur exécution et contrôle d'application peuvent être assurés — dans les zones de précontrôle et les périmètres de précontrôle.

Cependant, l'article 11 contient une affirmation beaucoup plus définitive quant à l'application de la loi canadienne:

Le contrôleur exerce les attributions que lui confère la présente loi conformément au droit canadien, notamment...

Et l'article se poursuit.

Le projet de loi devrait être modifié afin que toutes ses dispositions soient conformes à l'article 11.

Selon nous, vu le grand nombre de policiers municipaux et de la GRC dans le port de Vancouver et le terminal des croisières et dans les zones environnantes, il n'est pas nécessaire que les agents de la patrouille frontalière soient armés, qu'ils soient Canadiens ou, et c'est encore plus important, Américains.

Nous félicitons le gouvernement de mener une importante consultation auprès des Canadiens à propos de la sécurité nationale.

Je veux aussi aborder deux autres de mes préoccupations, la première étant que les agents frontaliers américains ne feront pas l'objet de poursuites au Canada s'ils violent certaines des lois du pays. Ils seront renvoyés chez eux, et qui sait devant quel système de tribunal leur dossier sera traité?

Un travailleur canadien qui veut travailler en sol canadien ne devrait jamais être assujéti à l'approbation d'un pays étranger. Il y a des travailleurs canadiens qui pourraient ne pas pouvoir travailler au Canada en raison de commentaires préjudiciables que le gouvernement américain veut formuler à notre endroit.

En conclusion, je crois que le Comité doit apporter les changements que nous avons demandés afin que nous puissions poursuivre le renforcement de l'économie canadienne et assurer le respect des droits des travailleurs canadiens en tant que Canadiens.

Merci beaucoup.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Ashton.

Nous allons maintenant passer à M. Gooch. Je crois que vous partagez tous les deux votre temps.

M. Daniel-Robert Gooch (président, Conseil des aéroports du Canada): Merci, monsieur le président.

Merci de l'occasion que vous m'offrez aujourd'hui de parler d'un important texte législatif, le projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle.

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch. Je suis président du Conseil des aéroports du Canada. Je partage mon temps aujourd'hui avec Janik Reigate, directrice du Développement de la clientèle et de l'entreprise de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, qui exploite l'Aéroport Pearson de Toronto.

[Français]

Le Conseil des aéroports du Canada compte 51 membres représentant plus de 100 aéroports d'un bout à l'autre du Canada. Ces derniers incluent d'importantes plaques tournantes internationales, notamment l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto et l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, des aéroports de taille moyenne, comme l'aéroport international de Fredericton et l'aéroport international de Fort McMurray, et de plus petits aéroports comme celui de North Bay ou l'aéroport régional de Trail, en Colombie-Britannique. Nos membres exploitent plus de 90 % du trafic aérien commercial au Canada et une proportion encore plus importante du trafic aérien international.

[Traduction]

Les aéroports canadiens sont gérés et exploités par des autorités locales sans but lucratif. Même si ces autorités paient plus de 439 millions de dollars en impôts fonciers et immobiliers chaque année au gouvernement fédéral et aux administrations municipales, elles ont investi plus de 22 milliards de dollars dans des projets d'infrastructure depuis 1992, et ce, sans soutien des contribuables.

En tant que porte d'entrée sur le monde entier, les aéroports du Canada sont des moteurs pour l'économie locale et nationale. Le secteur canadien du transport aérien génère plus de 140 000 emplois directs et plus de 35 milliards de dollars en activités économiques.

[Français]

Les aéroports canadiens qui relient les collectivités, tant ici qu'à l'étranger, gèrent annuellement un trafic de plus de 133 millions de passagers, dont plus de 9,8 millions de touristes qui se rendent au Canada par transport aérien. Nous favorisons des aéroports à la fois sécuritaires et économiquement solides, un bon rapport qualité-prix en ce qui a trait aux droits d'utilisation et aux taxes publiques et une plus grande interconnexion quant au transport aérien entre le Canada et le reste du monde.

[Traduction]

Le Canada et les États-Unis ont une longue tradition d'activités de précontrôle depuis 65 ans. En 1952, l'aéroport Malton de Toronto est devenu le premier aéroport du monde à fournir des installations de précontrôle frontalier américain à la demande des transporteurs aériens des États-Unis. Ces mesures ont été élargies et officialisées par la Loi sur le précontrôle dans le secteur du transport aérien en 1974. La Loi a par la suite été mise à jour en 2001.

Aujourd'hui, huit aéroports canadiens offrent des services de précontrôle, y compris les aéroports d'Ottawa, de Vancouver, de Calgary, d'Edmonton, de Winnipeg, de Montréal et de Halifax. En 2015, 12 millions de voyageurs en partance d'aéroports canadiens ont fait l'objet d'un précontrôle à destination des États-Unis.

Le précontrôle offre au Canada et aux États-Unis d'importants avantages d'un point de vue économique et liés à la sécurité nationale et à l'efficacité. Il permet de promouvoir et de faciliter le déplacement transfrontalier des personnes, des marchandises et des investissements. Puisque les aéroports canadiens sont des liens essentiels qui permettent d'améliorer notre relation économique avec les États-Unis, et c'est un service particulièrement important pour les dizaines de villes américaines dont les aéroports ne comptent pas d'installations du Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis.

Le précontrôle est une façon efficace pour les États-Unis de dépenser leurs ressources limitées et d'assurer un service direct vers plus de villes américaines. Selon les statistiques du département de la Sécurité intérieure des États-Unis, les emplacements de précontrôle sont 60 % plus efficaces et affichent des coûts 30 % moindres que les points d'entrée nationaux. De plus, chaque agent du Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis affecté au Canada autorise le passage de 30 000 passagers par année, en moyenne, soit beaucoup plus qu'un même agent aux États-Unis.

Sans précontrôle, les voyageurs d'affaires et les autres voyageurs devraient passer par des plaques tournantes américaines bénéficiant d'une présence du Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis, ce qui exercerait une pression accrue sur les aéroports déjà surchargés aux États-Unis et rendrait les déplacements aux États-Unis encore plus longs et plus onéreux pour les voyageurs canadiens.

Les aéroports canadiens ont hâte de travailler en collaboration avec le gouvernement du Canada pour mettre en oeuvre le projet de loi C-23. Nous continuerons à cerner des processus novateurs qui permettront d'améliorer la circulation des marchandises et des gens à la frontière tout en augmentant la compétitivité des aéroports du Canada, maintenant et à l'avenir.

Je vais maintenant céder le reste de mon temps de parole à ma collègue, Mme Reigate.

• (1550)

Mme Janik Reigate (directrice, Développement de la clientèle et de l'entreprise, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto): Merci, Daniel.

Je m'appelle Janik Reigate, et je suis la directrice du Développement de la clientèle et de l'entreprise de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto. Mon rôle concerne les activités des terminaux, et je suis responsable des relations avec nos transporteurs aériens partenaires et les organismes gouvernementaux comme l'Agence des services frontaliers du Canada et le Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis. Ces organismes jouent un rôle crucial dans le projet de loi sur le précontrôle dont nous discutons aujourd'hui.

Je travaille depuis plus de 20 ans à l'aéroport Pearson de Toronto, et j'ai été à même de constater la croissance exponentielle des activités à l'aéroport, surtout depuis que l'avion est devenu le mode préféré de déplacement de tellement de personnes, que ce soit pour le travail ou pour le plaisir. Depuis la dernière mise à jour de la Loi sur le précontrôle, l'aéroport Pearson de Toronto sert 17 millions de passagers de plus par année. Lorsqu'il faut traiter 47 millions de passagers — c'est le nombre de passagers que nous traiterons en 2017 —, la connectivité est essentielle à la réussite et à l'intégration mondiale de l'économie canadienne.

Les aéroports sont des éléments d'infrastructure économique stratégiques, et chaque nouvelle liaison aérienne internationale crée de nouvelles occasions d'affaires dans les régions canadiennes desservies en plus de centaines d'emplois directs. Le cadre de précontrôle à l'aéroport Pearson de Toronto permet à l'aéroport d'offrir 223 vols à destination de 56 villes américaines par jour, ce qui facilite les échanges commerciaux et le tourisme à un niveau qui serait sinon impossible à atteindre.

Comme Daniel l'a mentionné tantôt, l'aéroport Pearson de Toronto a été le premier aéroport canadien doté d'une zone de précontrôle, et cette zone fait maintenant partie intégrante de nos activités. Au cours des 65 ans d'activités de précontrôle à l'aéroport Pearson de Toronto, nous sommes maintenant classés au quatrième rang des principaux

points d'entrée aux États-Unis, après les aéroports JFK, de Miami et de Los Angeles. L'année dernière seulement, six millions de personnes ont fait l'objet d'un précontrôle à l'aéroport Pearson de Toronto.

Cela m'amène naturellement à parler de la raison pour laquelle l'aéroport Pearson de Toronto soutient le projet de loi C-23. De façon générale, le projet de loi offre des avantages majeurs en matière de service à la clientèle pour les voyageurs d'affaires et de loisirs. Le projet de loi favorise les avantages économiques liés au tourisme, au commerce et à la productivité générale dans le milieu des affaires. Par exemple, il permettra d'assurer le précontrôle de fret, ce qui améliorera le déplacement des marchandises.

Le projet de loi C-23 modernise et élargit l'accord actuel de précontrôle conclu avec les États-Unis. J'ai été ravie d'entendre les commentaires du ministre Goodale devant le Comité, le 8 mai, au sujet de l'utilisation des postes de contrôle automatiques des passeports et des applications mobiles de contrôle des passeports. Le fait de permettre l'utilisation de technologies à l'extérieur des zones de précontrôle sera d'une importance cruciale quant à la façon dont nous satisferons aux attentes d'un nombre croissant de passagers, et ce, de façon sécuritaire et efficace. Nous remercions le ministre de sa clarté relativement à cet enjeu.

Je vais faire une pause ici. À mesure que le nombre de passagers continuera d'augmenter, il sera important de trouver une façon de veiller à ce que la croissance se paye, afin que nous puissions continuer de fournir aux voyageurs un meilleur niveau de service, conformément, ici, à l'objectif du gouvernement au sujet de l'expérience positive des passagers. Je sais que ce sujet est déjà abordé dans le cadre de discussions binationales entre des représentants gouvernementaux du Canada et des États-Unis, et c'est quelque chose que l'aéroport Pearson de Toronto suit de près.

Daniel et moi avons parlé tantôt de la croissance dans le secteur de l'aviation au cours des dernières années et des dernières décennies. Il ne fait aucun doute que c'est une bonne chose pour le Canada. Cependant, l'augmentation du nombre de passagers grève lourdement les ressources.

Au cours des 5 dernières années, nous avons constaté une augmentation de 30 % du nombre de passagers faisant l'objet d'un précontrôle dans nos installations. Vancouver affiche une croissance de 28 %, Montréal-Trudeau, de 20 %, et Calgary, de 16 %. Pour ces aéroports et d'autres aéroports du Canada qui offrent déjà des services de précontrôle, le projet de loi C-23 permet un contrôle accru et une plus grande marge de manoeuvre quant à la façon dont les services sont fournis et payés. À l'aéroport Pearson de Toronto, nous espérons que cela nous permettra de créer des partenariats avec le Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis pour accroître le nombre d'employés de cette agence ou augmenter les heures d'ouverture, de façon à pouvoir mieux coordonner l'affectation des ressources à la demande.

Actuellement, certains aéroports estiment que leur capacité de croissance est limitée parce que les transporteurs aériens déplacent leurs vols vers des aéroports où les heures des opérations douanières américaines sont plus longues. Certains aéroports ont indiqué qu'un service de précontrôle en transit n'est pas disponible pour plusieurs transporteurs internationaux, ce qui est néfaste pour la connectivité.

Comme vous le savez, le projet de loi C-23 contient une disposition permettant l'élargissement du précontrôle et son utilisation dans d'autres aéroports. Cela signifie que des aéroports en croissance et en constante évolution, comme celui de la ville de Québec et l'aéroport Billy Bishop, pourront conclure des accords avec les États-Unis relativement à des services de précontrôle. Nous sommes favorables à l'élargissement des services de précontrôle. Je crois savoir que l'aéroport Billy Bishop a déjà commencé à construire de nouvelles installations. Nous voulons nous assurer que tout nouvel emplacement de précontrôle n'accapara pas les ressources et les employés précieux des emplacements actuels.

• (1555)

Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-23 contient de nombreux avantages distincts, particulièrement en ce qui a trait au fait d'attirer des services aériens et d'offrir une connectivité accrue dans le marché concurrentiel mondial. De plus, le projet de loi élargit le cadre de précontrôle et l'applique à d'autres modes de déplacement, comme les modes maritime ou ferroviaire, ce qui peut améliorer le déplacement des marchandises vers des aéroports.

À l'aéroport Pearson de Toronto, nous sommes sûrs que le projet de loi C-23 soutiendra le processus de précontrôle en place, renforçant le solide fondement et les principes directeurs du précontrôle, au Canada et aux États-Unis.

Merci.

Le président: Merci.

Madame Damoff, vous avez sept minutes.

Mme Pam Damoff (Oakville-Nord—Burlington, Lib.): Merci à vous tous d'être là, y compris à distance.

Je veux saluer rapidement les représentants de l'AAGT, qui ont été très gentils et m'ont permis de visiter l'aéroport. Ils m'ont aussi offert un très bon soutien lorsque j'ai communiqué avec eux relativement à différents enjeux, et je tiens à les remercier.

Vous n'allez peut-être pas pouvoir répondre à ma question. Si c'est le cas, je comprends tout à fait. Savez-vous quel genre de formation les agents de précontrôle canadiens et américains reçoivent avant de commencer à travailler dans vos aéroports? Je pense ici particulièrement à la question des lois canadiennes et ce genre de choses. C'est peut-être davantage une question que je devrais poser à l'ASFC, si vous ne connaissez pas la réponse.

Mme Janik Reigate: Je suis désolée. Je ne peux pas répondre à la question.

Mme Pam Damoff: Pas de problème.

Vous avez mentionné que le projet de loi C-23 vous permettra d'assurer un contrôle accru. Pouvez-vous nous expliquer un peu plus en détail ce que vous voulez dire?

Mme Janik Reigate: Le contrôle lié à la zone de précontrôle et au périmètre de précontrôle permet d'avoir une meilleure compréhension des espaces où l'on travaille. On pourra mieux comprendre le fonctionnement des zones qu'en vertu de la loi actuelle.

Mme Pam Damoff: Quel changement fait en sorte que vous avez plus de contrôle? J'imagine que c'est ce que je ne comprends pas.

M. Daniel-Robert Gooch: Je peux peut-être répondre.

L'une des choses que fait le projet de loi, c'est qu'il accorde aux aéroports un peu plus de souplesse dans leurs interactions avec le Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis en ce qui a trait à l'affectation des ressources. Dans certains aéroports, particulièrement si les heures de service ne sont pas vraiment adaptées à un vol — par exemple, si un vol arrive à l'extérieur des

heures de service, ce qui peut être plus fréquent dans certains petits aéroports —, grâce au précontrôle, il est tout de même possible de compléter les services. Il est possible de contrôler la quantité de ressources affectées afin d'améliorer les délais de correspondance et la compétitivité.

Donc, en partie, c'est que le projet de loi nous donne une plus grande marge de manoeuvre en ce qui a trait aux ressources auxquelles le Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis peut avoir accès.

Mme Pam Damoff: J'ai profité des services offerts par l'aéroport Pearson, où il y a une zone de précontrôle. Cela m'a permis de prendre des vols vers des aéroports américains où je n'aurais pas pu aller... Je crois qu'il y a environ 23 aéroports supplémentaires desservis en raison du précontrôle.

Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Ne serait-ce du précontrôle, qu'arriverait-il aux voyageurs?

Mme Janik Reigate: Certains aéroports comme LaGuardia n'offrent pas les services du Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis. Par conséquent, il ne serait pas possible d'envoyer des passagers là-bas. Il faudrait les envoyer vers un aéroport international comme JFK, afin qu'ils soient contrôlés là-bas, et ils pourraient ensuite prendre un vol vers LaGuardia. Ces aéroports peuvent maintenant être desservis en raison des services de précontrôle à Toronto.

Mme Pam Damoff: Disons que je suis en voyage d'affaires ou en voyage personnel et que je passe par la zone de précontrôle de Toronto plutôt qu'avoir accès par les douanes à JFK. Combien de temps est-ce que je sauve lorsque le contrôle a lieu de ce côté-ci de la frontière?

• (1600)

Mme Janik Reigate: Vous sauvez du temps de deux façons: vous sauvez du temps parce que vous arrivez en tant que passager national à l'aéroport américain et, par conséquent, vous pouvez très vite faire la liaison vers un autre vol qui vous mènera ailleurs aux États-Unis ou en vue d'un autre vol à l'étranger. Vous n'avez pas à passer par deux frontières, ce qui réduit les délais de traitement.

M. Daniel-Robert Gooch: J'ajouterais que la situation peut varier beaucoup d'un aéroport à l'autre, mais nous avons constaté que les files au Canada sont parfois plus courtes qu'aux États-Unis.

L'autre chose, c'est que les voyageurs canadiens ne font pas toujours l'objet d'un processus aussi robuste. On prend les empreintes digitales des voyageurs internationaux, et donc, parfois, même si leur file n'est pas plus longue aux États-Unis, s'il y a plus de voyageurs qui viennent d'ailleurs à l'échelle internationale, le traitement de chaque personne dans la file peut être plus long.

C'est quelque chose qui varie d'un aéroport à l'autre. C'est difficile à quantifier.

Mme Pam Damoff: C'est ce que j'ai constaté lorsque j'ai pris un vol à l'aéroport Billy Bishop. J'ai dû être contrôlée de l'autre côté de la frontière, et c'est quelque chose que je n'avais pas vécu depuis des années. C'était un processus très élaboré.

Je m'adresse maintenant aux témoins par vidéoconférence. Vous avez parlé de la Sécurité intérieure qui peut fournir des renseignements préjudiciables. Vous dites donc que vos employés auront maintenant deux autorisations de sécurité, une, du Canada, et l'autre, des États-Unis? Est-ce que je vous ai bien compris, ici?

M. Robert Ashton: Oui, vous m'avez bien compris.

Je suis le président du Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada. Voici ce qui arrive actuellement: lorsque nos membres veulent travailler à la Place du Canada, ils présentent une demande d'habilitation de sécurité auprès de Transports Canada. Si leur demande est acceptée, ils peuvent travailler à cet endroit.

Maintenant, en raison des nouvelles tâches qu'ils devront faire, nos employeurs devront envoyer les noms et les dates de naissance de ces personnes — à la lumière des renseignements qu'on nous a fournis — à la Sécurité intérieure. Une fois que celle-ci aura examiné le tout, s'il y a des commentaires préjudiciables — je le dis entre guillemets —, la Sécurité intérieure fournira l'information à nos employeurs, qui devront décider s'ils permettent ou non à mes membres de travailler dans le terminal.

Nous ne savons pas ce en quoi consiste un commentaire « préjudiciable ». On ne nous a pas dit quels allaient être les paramètres. On ne nous a pas fourni les paramètres de notre programme actuel de TC.

Oui, pour répondre directement à votre question, la Sécurité intérieure doit donner son approbation pour que des Canadiens puissent travailler au Canada.

Mme Pam Damoff: J'ai une autre question pour vous, mais nous semblons avoir un problème de son, alors je vais peut-être plutôt me tourner vers les représentants de l'aéroport.

Pouvez-vous nous parler des avantages économiques liés à l'élargissement du cadre de précontrôle dans le projet de loi C-23?

Le président: En une minute, s'il vous plaît.

M. Daniel-Robert Gooch: De façon très générale, c'est un facteur lié à la compétitivité. La capacité pour les voyageurs d'arriver aux États-Unis en tant que voyageurs nationaux et de pouvoir sortir immédiatement dehors pour prendre un taxi en moins de 15 à 20 minutes est un avantage majeur comparativement aux voyageurs des autres pays. Cela fait partie d'un ensemble de choses que les aéroports font avec leurs partenaires dans le milieu du transport aérien afin d'être plus compétitifs comparativement aux autres plaques tournantes dans d'autres régions du globe. L'objectif est d'offrir une meilleure expérience aux voyageurs et de réduire les délais, aussi.

Mme Pam Damoff: C'est tout, non?

Le président: Madame Watts.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): Merci.

J'aimerais poser mes questions à Robert Ashton afin d'approfondir ce dont on a déjà parlé.

À la Place du Canada, le terminal pour les navires de croisière, les listes sont maintenant données d'avance, et les passagers font l'objet d'un précontrôle par les compagnies de croisières, et j'imagine que ce serait le même contexte pour ceux qui travaillent sur un navire de croisière. Je veux approfondir la question par rapport à ce que vous avez dit au sujet des renseignements sur les employés pouvant être communiqués aux employeurs.

Pouvez-vous préciser l'identité de l'employeur? Est-ce que vous parlez des compagnies de croisières?

•(1605)

M. Robert Ashton: Permettez-moi de préciser deux ou trois choses. Le travail de débardeur est un peu différent. Tout membre qui veut travailler dans un terminal de bateaux de croisières présente une demande d'habilitation de sécurité en matière de transport. Pour ce qui est de savoir ce qui se produit alors, nous sommes affectés

quotidiennement. Par conséquent, un dimanche matin, par exemple, Cerescorp, notre employeur, peut demander de 100 à 200 travailleurs pour le dimanche, et ces employés vont ensuite au travail.

Mme Dianne L. Watts: Sur le bateau de croisière?

M. Robert Ashton: Oui, au terminal pour navires de croisières et sur les navires de croisières.

Mme Dianne L. Watts: D'accord.

M. Robert Ashton: Et là, le matin en question, Cerescorp ne connaît pas l'identité des travailleurs jusqu'à très tôt le matin, vers 7 heures. Il est censé envoyer ces 100 noms ou plus à la Sécurité intérieure, qui est censée répondre à Cerescorp. Puis, l'entreprise... comprenez-moi bien, je me sens mal pour Cerescorp, parce qu'elle est prise entre l'arbre et l'écorce. Cerescorp doit ensuite nous dire que les employés X, Y et Z ne peuvent pas travailler là aujourd'hui et qu'il faut envoyer d'autres personnes. C'est une situation intenable.

Mme Dianne L. Watts: Je suis d'accord avec ce que vous dites. Je crois que nous vous avons entendu dire que c'est la première fois que cet enjeu est soulevé, et c'est le cas. C'est un processus auquel nous participons depuis passablement de temps, maintenant.

Nous regardons le projet de loi, et nous procéderons à une étude article par article, je crois, à notre prochaine réunion... je ne me souviens pas d'avoir vu quelque chose du genre dans le projet de loi, alors d'où tenez-vous cette information?

M. Robert Ashton: C'est de l'information fournie par Transports Canada, en fait. Nous n'avons rien entendu à ce sujet avant la fin de l'année dernière, durant une réunion avec Transports Canada. C'était durant une réunion des intervenants.

Mme Dianne L. Watts: Transports Canada n'a pas fourni au Comité cette information, qu'il aurait été utile d'avoir tandis que nous examinons le projet de loi. Je suis heureuse que vous en ayez parlé, parce que cela me semble un peu déconcertant. Je peux comprendre qu'il y ait des zones de précontrôle pour les voyageurs qui s'en vont aux États-Unis, mais si un navire est amarré à la Place du Canada et que des travailleurs montent à bord pour faire peu importe ce qu'ils doivent faire le dimanche ou le lundi, ces travailleurs ne vont pas voyager, et j'aurais pensé que ce genre de choses n'aurait pas été applicable. Je crois que c'est une information qu'il faut communiquer au Comité, et ce, telle que vous nous la fournissez, parce que, peu importe l'identité des travailleurs qui se présentent au travail, que ce soit à la Place du Canada ou ailleurs, une telle information ne devrait pas être communiquée à la Sécurité intérieure, qui répondrait ensuite à l'employeur. Je trouve le processus tout à fait déraisonnable.

M. Robert Ashton: Nous en avons été informés en février 2017. La première fois où Transports Canada nous en a parlé, c'est lorsqu'il nous a fourni l'accord global relatif au précontrôle entre le Canada et les États-Unis. Il s'agissait d'une présentation PowerPoint, qui nous a été remise sous forme de document. Je pourrais vous l'envoyer, parce que si vous regardez dans le document de Sécurité publique Canada du 20 avril 2016, ce n'est pas une question qui est abordée en détail. Il y a seulement deux ou trois phrases.

Nous avons été pris totalement par surprise, et mes membres sont extrêmement inquiets parce que nos habilitations de sécurité sont 10 fois mieux. Je parierais sur nos habilitations de sécurité contre les habilitations de sécurité américaines n'importe quand.

Mme Dianne L. Watts: L'idée d'envoyer les renseignements à la Sécurité intérieure ne semble faire aucun sens. Une personne en territoire canadien qui travaille, au pays, pour une journée... je crois qu'il faut vraiment faire des recherches et découvrir ce qui se passe. Je vous remercie beaucoup d'avoir soulevé cet enjeu, parce que, comme je l'ai dit, nous avons rencontré beaucoup de témoins, et personne n'en a parlé. De plus, Transports Canada n'a pas fourni cette information au Comité, alors je vous en suis reconnaissante.

• (1610)

Le président: Je tiens à préciser au Comité que cette constatation est associée à l'article 17 du projet de loi sur l'accès illimité. Cependant, on voit aussi qu'il y a l'alinéa 17d) sur la réglementation. Nous ferons donc un suivi et nous obtiendrons plus de renseignements du ministère à ce sujet.

Je vous donne une minute de plus, madame Watts, parce que je vous ai pris un peu de votre temps.

Mme Dianne L. Watts: Je ne crois pas que l'article 17 que j'ai sous les yeux définit de quelle façon les choses fonctionneront à la lumière de ce que M. Ashton a dit. Je crois que le Comité doit tout simplement faire un peu plus de recherche à ce sujet.

Merci.

Vous pouvez avoir le reste de mon temps.

Le président: Monsieur Dubé.

M. Matthew Dubé (Beloeil—Chambly, NPD): Merci, monsieur le président.

C'est une question intéressante. Pour revenir à la discussion sur la réglementation, nous voulons habituellement nous assurer de poser des questions aux témoins, mais je crois qu'il vaut la peine de souligner pour le compte rendu que j'ai trouvé assez déconcertant que le Comité ait reçu des représentants qui ont été incapables de nous dire quels règlements allaient changer. Pour être honnête, j'ai reçu une réponse du ministère en réponse à mes questions, et je crois que cela illustre bien à quel point la situation est problématique.

On y dit que des travaux sont en cours pour cerner les règlements qui pourraient être requis au titre des parties 1 et 2 du projet de loi C-23 et qu'on ne prévoit pas que des règlements seront nécessaires au titre des parties 3 et 4. Le passage qui est important en ce qui a trait au point soulevé par le témoin de Vancouver est le suivant: il convient de définir les catégories de personnes qui ne sont pas déjà mentionnées dans la Loi qui peuvent avoir accès à la zone de précontrôle ainsi que les conditions en vertu desquelles cet accès pourra être accordé.

Si on regarde l'article 17 — comme le président l'a souligné — et je crois que c'est l'alinéa 17d): « les personnes autorisées par le ministre en vertu de l'article 45 ou par règlement »... essentiellement, cette réponse me dit, pour revenir aux préoccupations de M. Ashton, que, au bout du compte, nous pouvons modifier la réglementation pour déterminer exactement quels sont les genres de renseignements communiqués à la Sécurité intérieure et ainsi de suite. Plus particulièrement, si les fonctionnaires de Transports Canada soulèvent cet enjeu auprès de ces travailleurs, alors, c'est que, clairement, il se passe quelque chose. De plus, je trouve extrêmement problématique qu'il n'y ait aucune réponse à ce sujet et que de tels travaux soient en cours tandis que nous étudions le projet de loi.

La question que je veux vous poser, monsieur Ashton, va dans le même sens. Pendant que nous parlons de transparence et de la transparence de tout le processus, je me demande quelles sont vos préoccupations en tant que président d'un syndicat. L'une des choses

pour lesquelles les syndicats se battent, de toute évidence, c'est la transparence quant à la façon dont l'employeur traite l'information et la nature des recours pour vos membres, ces travailleurs. Dans quelle mesure êtes-vous préoccupés par cet aspect des choses, vu que cet échange se produira peut-être à un niveau que vous ignorez peut-être, de sorte que vous ne savez pas quels renseignements sont communiqués ni même d'où ils viennent, surtout étant donné que même les parlementaires canadiens ont très peu d'outils ne serait-ce que pour connaître la nature des renseignements américains pouvant être utilisés pour déterminer si une personne peut ou non entrer dans la zone en question et faire son travail? Dans quelle mesure êtes-vous préoccupés par l'absence de recours et de transparence dans tout ce processus — éventuellement — parce que nous ne savons même pas encore ce dont il s'agira?

M. Robert Ashton: Le manque de transparence dans tout ce processus est stupéfiant. Pour commencer, il y a le fait que nos employeurs — pas le gouvernement du Canada — envoient des renseignements à la Sécurité intérieure. Puis, ce ministère renvoie un commentaire préjudiciable — dont nous ignorons encore la nature — à nos employeurs. Nous ne saurons pas quels renseignements ont été fournis, parce que, actuellement, nous n'avons aucun droit à l'égard de cette information. Nos employeurs pourront ensuite utiliser l'information pour empêcher certains de nos membres de travailler ailleurs.

Lorsque nous n'avons pas la capacité de défendre nos travailleurs et lorsque nos travailleurs n'ont pas la capacité de se défendre eux-mêmes contre ce que j'appellerais d'« insaisissables insinuations », alors qu'est-ce qui arrivera? On vit dans un État contrôlé.

Mon devoir en tant que président du Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada, c'est de donner à mes membres la capacité de se battre pour leur emploi et de m'opposer à ceux qui nous veulent du mal. Lorsqu'il y a un tel gouvernement insaisissable qui fournit de l'information à nos employeurs — des renseignements que nos employeurs n'ont pas à nous fournir et qu'ils peuvent utiliser contre mes membres — et que je n'ai aucune capacité de défendre mes membres, j'enrage. Ce n'est pas le Canada que je connais. Ce n'est pas le Canada que j'aime. Nous sommes une société ouverte.

• (1615)

M. Matthew Dubé: Un des points que vous avez soulevés — et, assurément, je suis d'accord avec vous — et je crois que beaucoup de personnes ne s'en rendent pas assez compte —, c'est qu'il n'est pas seulement question ici de l'élargissement de la zone de précontrôle. On ne veut pas tout simplement prendre le cadre actuel et l'appliquer dans d'autres zones. Il y a en fait un changement de pouvoir. Je sais que vous l'avez déjà dit, mais je crois que cela vaut la peine d'être répété. Selon vous, le processus actuel de contrôle de sécurité auquel vos membres se soumettent est acceptable.

M. Robert Ashton: Laissez-moi préciser. À mon avis, le mécanisme de vérification des antécédents actuellement imposé à nos membres — et auquel j'ai dû me plier parce que je suis le président — est suffisant. Notre processus de vérification des antécédents est nettement supérieur à celui des États-Unis. Je fais aveuglement confiance à notre gouvernement pour ce qui est de contrôler nos membres et de veiller à ce qu'ils soient aptes à travailler dans des zones d'accès réservé.

Oui, le programme en vigueur nous pose certains problèmes, parce qu'on ne nous a toujours pas mis au courant des règles du jeu. Nous ignorons toujours quels sont les motifs prévus dans le cadre du programme de sécurité des transports en vigueur qui pourraient être invoqués pour refuser nos membres. Donc, oui, il y a des problèmes, mais compte tenu des réussites du programme jusqu'à maintenant — mis à part ce que j'ai mentionné —, nous n'avons pas besoin que des Américains viennent dire aux Canadiens quand et où ils peuvent travailler en territoire canadien.

M. Matthew Dubé: Il faut garder à l'esprit le fait que l'accord a été conclu avec le gouvernement américain précédent. Vous avez mentionné que certains de vos membres viennent d'un autre pays ou sont d'une autre confession religieuse; je crois pouvoir dire sans me tromper que votre syndicat et vous partagez nos préoccupations à propos de l'approche de l'administration Trump et de la façon dont elle pourrait utiliser toute information préjudiciable qui lui est fournie, sans oublier le traitement que pourrait réserver le département de la Sécurité intérieure des États-Unis à quelqu'un à cause de ses antécédents, qui serait différent de celui de Transports Canada et du gouvernement fédéral au pouvoir.

M. Robert Ashton: Oui. Mon syndicat a été fondé sur le principe que nous sommes tous égaux, rien de moins, peu importe qui vous êtes, ce dont vous avez l'air, d'où vous venez ou quelle est votre orientation sexuelle. Il y a un gouvernement pas trop loin au sud d'où je me trouve actuellement qui interdit l'entrée à des gens à cause de leurs croyances religieuses. Comme je l'ai dit, un grand nombre de mes membres sont d'origine sud-asiatique. D'un côté, on a la capacité de cibler mes membres, et de l'autre, nous ne pouvons pas savoir pourquoi, et nous n'avons aucun recours. Nos membres n'ont aucun droit, pas plus qu'ils ne peuvent se défendre, tout ça parce qu'ils appartiennent peut-être à une autre religion. C'est une situation qui donne vraiment froid dans le dos.

Le président: Merci.

Monsieur Spengemann.

M. Sven Spengemann (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Je partage mon temps avec M. Picard.

Monsieur Ashton, je vais continuer avec vous. D'après vous, la situation est-elle unique au Port de Vancouver?

M. Robert Ashton: On nous a dit que c'était unique à la Place du Canada, du moins en ce qui concerne le secteur maritime. Seule la Place du Canada sera visée, c'est exact.

M. Sven Spengemann: Comme cet accord a été conclu entre l'administration américaine précédente et le gouvernement canadien précédent — celui des conservateurs —, seriez-vous en mesure de nous fournir de plus amples détails sur le déroulement des négociations qui ont mené à l'accord?

M. Robert Ashton: J'aimerais bien, mais comme c'est le cas pour presque tous les autres accords qui ont été négociés avec des pays étrangers par l'administration précédente, on nous a tenus dans le noir. Personne ne nous a consultés à ce sujet. On ne nous en a pas du tout parlé. On ne nous a jamais demandé notre avis sur le sujet.

M. Sven Spengemann: Si je vous demandais d'avancer une théorie, diriez-vous que la période précédant la transition vers le nouveau gouvernement américain — et après — a beaucoup influencé la conjoncture actuelle dans laquelle ce genre de choses se produit? Vous avez effleuré le sujet dans votre réponse précédente, lorsque vous avez parlé de la possibilité que vos membres soient ciblés.

M. Robert Ashton: Vous demandez s'il est possible que les membres soient ciblés? Oui, bien sûr. Même à l'époque où le sujet était sur la table, cela se faisait peut-être déjà.

Il y a autre chose qui nous inquiète. Le 8 avril, Bruce Josten, vice-président directeur, Affaires gouvernementales, a envoyé une lettre à Patrick Leahy et Ron Johnson du Sénat des États-Unis. Cette lettre mentionnait que des employés américains ne pouvaient pas être jugés par un tribunal canadien. Laissez-moi vous lire rapidement un passage de la lettre:

La loi devrait préciser que tout employé ou entrepreneur américain travaillant dans une installation de précontrôle qui commet un crime peut être jugé non pas par un tribunal canadien, mais par une cour de justice américaine. Cela fera en sorte que les agents du CBP devront nous rendre des comptes et que le personnel américain sera protégé.

Protégé de quoi? Des lois canadiennes? Si vous brisez nos lois, vous devriez être jugé au Canada. Nous ne devrions pas leur accorder l'immunité.

• (1620)

M. Sven Spengemann: Non, et je vous remercie de le mentionner.

J'aimerais qu'on reprenne ce que vous avez mentionné à propos de l'accord. Si je vous ai bien compris, vous parlez de l'article VI, paragraphe 2. C'est bien ça?

M. Robert Ashton: C'est exact.

M. Sven Spengemann: Donc, on parle des personnes habilitées par la Partie hôte, qui participent aux processus normaux d'habilitation et de renouvellement d'habilitation, de concert avec la Partie inspectrice. À première vue, cela ne donne pas, dans les faits, un droit de veto aux Américains en ce qui concerne les pratiques relatives à l'embauche ou au précontrôle au Canada. Comme vous l'avez souligné, si on accepte d'emblée l'affirmation selon laquelle notre système est supérieur, nous ne sommes pas obligés de tenir compte des renseignements fournis par les Américains ou de revenir sur une décision que nous avons prise par rapport au précontrôle à cause « d'information préjudiciable », comme vous le dites.

M. Robert Ashton: Laissez-moi m'expliquer. Disons que le département de la Sécurité intérieure des États-Unis envoie de l'information préjudiciable à mon employeur, mais que mon employeur fait fi de ces renseignements. Puisque c'est lui qui exploite les terminaux de croisière, que va-t-il arriver, selon vous? Je suis sûr que les autorités américaines, le département de la Sécurité intérieure, s'y opposeraient.

Pour être honnête, je ne sais même pas ce qu'il pourrait faire. Je ne sais pas s'il pourrait...

M. Sven Spengemann: C'est là où je voulais en venir. Je crois que si on démontre la qualité du processus canadien, encore une fois, dans la façon dont il est appliqué et mis en oeuvre à long terme, alors, selon ce qui va se passer, il est très probable que les États-Unis ne vont même pas nous envoyer de l'information préjudiciable. Ils vont simplement faire confiance au processus canadien pour révéler ce qui doit être révélé.

M. Robert Ashton: Ça, j'en doute. Je n'y crois pas du tout.

M. Sven Spengemann: Sur le plan juridique, au moins, il est clair que les États-Unis n'ont pas de droit de veto. Êtes-vous d'accord sur ce point?

M. Robert Ashton: Non, pas du tout.

M. Sven Spengemann: D'accord. Selon moi, le coeur du problème tient à l'aspect opérationnel de la relation entre les deux organisations. On ne peut pas déterminer comment les choses vont se dérouler concrètement.

M. Robert Ashton: Sauf votre respect, si vous croyez que le fait qu'un gouvernement étranger puisse saper la souveraineté du Canada en refusant à des Canadiens leur droit de travailler au Canada n'est qu'une question opérationnelle, alors, je dois respectueusement vous dire que vous avez tort, selon moi.

M. Sven Spengemann: Non, mais disons qu'il refuse; ce que j'essaie de dire, c'est que sur le plan juridique, nous ne sommes pas au point où un refus des autorités américaines serait déterminant. Peut-être qu'elles vont dire qu'il y a de l'information préjudiciable. Cependant, si notre système est aussi bon que vous l'affirmez, nos renseignements pourront peut-être contredire les leurs. Dans ce cas, le sort de la personne n'est pas scellé.

Comme vous, je suis aussi préoccupé par le mécanisme de reddition de comptes, et encore plus en ce qui concerne la possibilité de ciblage. Mais selon mon interprétation de l'accord, actuellement, les autorités américaines n'ont pas un droit de veto qui leur permettrait de refuser qu'une personne fasse l'inspection d'un navire de croisière ou s'occupe d'une tâche de chargement.

M. Robert Ashton: Mais comment pourriez-vous justifier d'accorder ce droit à un gouvernement étranger, de même ouvrir la voie à cette possibilité? Nous sommes Canadiens. Nous travaillons au Canada. Aucun gouvernement étranger ne devrait avoir ce droit.

M. Sven Spengemann: Parce que le navire de croisière ou le chargement va se rendre aux États-Unis. J'imagine que c'est dans l'intérêt de la sécurité du pays. Mais, encore une fois, ce qu'il faut, c'est trouver un équilibre entre les intérêts des deux pays. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vous dites, mais je voulais seulement vérifier avec vous si, d'un point de vue juridique, il s'agissait pour vous d'un droit de veto pour les États-Unis.

Monsieur le président, je vais laisser ce qui reste de mon temps à mon collègue, M. Picard.

M. Michel Picard (Montarville, Lib.): Merci.

Je vais continuer avec vous, monsieur Ashton. Votre organisation adhère-t-elle au programme C-TPAT au Canada, puisqu'elle fait partie de la chaîne d'opérations de Transports Canada?

M. Robert Ashton: Je ne suis pas sûr. Tout ce que je sais, c'est que les membres de mon syndicat doivent subir une vérification des antécédents avant de pouvoir travailler sur les quais. S'ils vont travailler dans une zone sécurisée d'un terminal de croisière ou dans une autre partie du quai, ils vont devoir obtenir une habilitation de sécurité en matière de transport maritime.

M. Michel Picard: Pouvez-vous nous dire, en résumé, quels ont été les changements majeurs qui sont survenus en matière de sécurité au cours des 10 ou des 15 dernières années? Quels sont les changements les plus importants que vous avez dû faire afin de pouvoir réagir aux problèmes de sécurité modernes?

M. Robert Ashton: Actuellement, la chose la plus importante pour nos membres, ce sont les laissez-passer du port, qu'ils obtiennent après une habilitation de sécurité et une vérification des antécédents. Quand j'ai commencé à travailler sur les quais il y a 20 ans, il suffisait de s'enregistrer pour aller travailler. Croyez-le ou non, à l'époque, il y avait des terminaux qui n'avaient même pas de clôtures. Depuis le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime, nos membres font l'objet d'une vérification des antécédents. Je crois que ce sont les plus importants... Nous

avons des membres qui ont échoué la vérification des antécédents parce qu'ils se trouvaient derrière quelqu'un que la police surveillait dans la file d'attente pour entrer dans une boîte de nuit. Uniquement parce qu'on a scanné leur permis juste après celui de la personne surveillée à l'entrée du bar, ils n'ont pas pu obtenir de laissez-passer de sécurité.

• (1625)

M. Michel Picard: Donc, il serait juste de dire que le processus que vous avez mis en oeuvre est d'une si grande qualité qu'il est supérieur à tous les autres, notamment celui en vigueur aux États-Unis?

M. Robert Ashton: Je dirais que le processus que nous utilisons présentement est très efficace. C'est pourquoi je ne crois pas que nous ayons besoin d'adhérer à cela.

M. Michel Picard: Merci.

Le président: Monsieur Miller, vous avez cinq minutes.

M. Larry Miller: Merci beaucoup.

Monsieur Ashton, j'ai écouté avec intérêt vos préoccupations concernant les membres et les travailleurs de votre syndicat, et, jusqu'à un certain point, je suis d'accord avec vous. Je m'interroge toutefois sur un point; je vais devoir poser la question au ministère pour confirmer mes soupçons. D'après ce que je comprends, il serait logique que cet accord soit réciproque. Si la même situation venait à se produire aux États-Unis, le gouvernement canadien aurait le droit, essentiellement, de rejeter un employé qui, selon lui, ne convient pas à l'emploi, de la même façon que pourraient le faire les États-Unis. Je crois que nous devons, en tant que pays, nous assurer d'abord que cette relation est réciproque; nous devrions pouvoir exercer ce droit à tout moment afin de protéger, comme vous le dites, notre souveraineté. De mon côté, je n'appelle pas ça la souveraineté, je préfère dire sécurité. Dans la mesure où l'accord est réciproque, j'imagine que cela atténuerait vos préoccupations.

M. Robert Ashton: Pour être bref, non. Je dis cela parce que, encore une fois, le Canada ne devrait pas avoir son mot à dire quant à des travailleurs américains qui travaillent aux États-Unis. Ce ne sont pas de nos affaires, et nous n'avons pas le droit...

M. Larry Miller: Eh bien, ce n'est pas...

M. Robert Ashton: Comme vous le dites, la relation est réciproque, pour l'instant. Selon les documents que j'ai lus, l'accord est réciproque. Je peux vous l'affirmer.

Pour que nos membres obtiennent leur habilitation de sécurité en matière de transport maritime, nous devons attendre de six mois à un an. Vu la réciprocité de l'accord, Transports Canada doit maintenant procéder à l'examen de 70 000 débardeurs ou plus, ou 10 000, ou peu importe le nombre. Cela va ralentir le processus.

M. Larry Miller: D'accord, mais une fois que la personne est approuvée, il n'y a plus de problème. Ce n'est pas comme si c'était à recommencer pour chaque navire de croisière.

M. Robert Ashton: C'est à refaire tous les quatre ans...

M. Larry Miller: D'accord. Dans ce cas, il n'y a pas de problème. Du moins, à mon avis.

M. Robert Ashton: Je dois renouveler mon habilitation de sécurité tous les quatre ans. Avec le nouvel accord, il y a de nouveaux noms chaque jour.

M. Larry Miller: Bon, d'accord.

Madame Reigate, monsieur Gooch, avez-vous aussi des préoccupations importantes non réglées en lien avec ce dont je viens de parler avec M. Ashton? La situation est-elle similaire pour les travailleurs dans vos aéroports? Est-ce que cela vous préoccupe au même point, de la même manière?

Mme Janik Reigate: D'après ce que j'en sais, on va octroyer des cartes d'identité de zones réglementées aux employés habilités à accéder aux zones sécurisées de l'Aéroport international Pearson de Toronto. On envoie l'information aux États-Unis, et ils donnent leur approbation. Ils peuvent émettre un commentaire, mais la décision d'octroyer ou non une CIZR — afin que l'employé puisse travailler dans une zone réglementée — revient au Canada. Voilà comment les choses vont fonctionner sur le plan opérationnel, je crois.

M. Daniel-Robert Gooch: J'ai un petit commentaire à ajouter. Il y a deux ou trois semaines, par coïncidence, une de mes collègues, Jennifer Sullivan de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, et moi-même avons témoigné devant le comité des transports. Nous avons discuté longuement de questions à propos du contrôle des gens qui travaillent dans un aéroport. Il est clair que nous partageons les préoccupations de M. Ashton à propos des délais pour les habilitations de sécurité en matière de transport, entre autres. Les délais sont de trois à six mois de notre côté aussi, et c'est une source de préoccupation.

Si vous avez d'autres questions plus précises à ce sujet, nous pourrions y donner suite, bien évidemment.

● (1630)

M. Larry Miller: Je crois que je suis d'accord avec vous pour dire qu'un délai de trois à six mois, c'est plus long que nécessaire. Je serais sans doute prêt à soutenir n'importe quelle recommandation permettant d'accélérer ce processus. C'est logique, selon moi. Je ne sais pas quel est le délai de traitement, mais il me semble que c'est excessif. Cependant, cela ne remet pas en question la réciprocité de l'accord, ni le fait que nous avons le droit de protéger la sécurité du Canada.

Pourriez-vous me donner un exemple de cas où le Canada ou les États-Unis ne permettrait pas à des travailleurs de remplir certaines tâches relativement à un navire de croisière ou à leur travail dans un aéroport? Pouvez-vous me donner un exemple de choses qu'un travailleur pourrait avoir faites — ou pourrait avoir supposément faites — qui lui vaudraient une place sur la liste des personnes refusées?

M. Daniel-Robert Gooch: La question dépasse probablement mon domaine de compétence, mais je peux dire que le Canada ne fait pas de précontrôles aux États-Unis actuellement. En conséquence, l'accord est un peu déséquilibré, puisque les États-Unis font des précontrôles au Canada. Nous n'en faisons pas aux États-Unis, même si c'est quelque chose qu'on songe à couvrir dans le traité.

Le président: Je vais devoir vous arrêter ici.

M. Larry Miller: D'accord. Je manque toujours de temps.

Le président: J'ai trois choses à dire.

Premièrement, je remercie tous les témoins de nous avoir présenté leur exposé aujourd'hui. Ils nous seront très utiles.

Deuxièmement, je veux remercier le greffier d'avoir réparé le chronomètre. J'en avais bien besoin.

Troisièmement, si le Comité le veut bien, j'aimerais qu'on envoie le témoignage de M. Ashton à deux ministères — Sécurité publique Canada et Transports Canada — non seulement pour obtenir des commentaires, mais aussi, en particulier, pour qu'ils prennent

conscience de ce qui a été dit à propos des articles 17, 43 et 45. Ils pourront émettre d'autres commentaires là-dessus.

Je crois qu'il a soulevé des questions importantes auxquelles nous devons répondre. Je vais leur demander d'examiner son témoignage et d'y réagir; de cette façon, nous n'aurons pas à leur poser des questions directement. Je vais essayer de leur donner un délai assez serré. Avec votre permission, si je trouve que leur réaction n'est pas satisfaisante, je vais les inviter à venir témoigner devant le Comité, si vous êtes d'accord. Qu'en dites-vous?

Des députés: D'accord.

Le président: Nous allons prendre une courte pause, le temps que les prochains témoins s'installent.

Merci encore.

● (1630)

_____ (Pause) _____

● (1635)

Le président: Reprenons les travaux. Nous avons deux invités avec nous, dont M. Chan qui revient nous voir. Merci d'avoir accepté de revenir.

Il m'a dit qu'il n'allait pas présenter à nouveau sa déclaration préliminaire — nous l'avons déjà entendue — mais il est prêt à répondre à nos questions. Nous recevons également Mme Greenwood, du Conseil des affaires canadiennes-américaines.

Commençons par votre déclaration préliminaire.

[Français]

Mme Maryscott Greenwood (directrice générale, Conseil des affaires canado-américaines): Merci beaucoup.

Bonjour à toutes et à tous. C'est avec grand plaisir que je me présente devant vous aujourd'hui, à Ottawa.

[Traduction]

Si vous doutez de l'importance de cette séance, laissez-moi dire que si elle n'avait pas lieu, je serais dans le Nord de la Virginie avec mes enfants, autour de la piscine, à célébrer le Memorial Day sous le soleil, à Washington. Vous voyez à quel point vous êtes importants.

Mme Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Ah, c'est vrai.

Mme Maryscott Greenwood: Mes enfants vous en veulent beaucoup, quoique, à dire vrai, ils jouent les rebelles ces temps-ci, alors ils sont probablement contents que je sois ici. Peu importe, c'est un plaisir d'être parmi vous.

Après être resté relativement méconnu pendant des années, l'Accord de libre-échange nord-américain est soudainement très médiatisé, en particulier en ce qui concerne sa renégociation. Que va-t-on conserver? Qu'est-ce qui sera éliminé? Combien de temps cela va-t-il prendre pour conclure un nouvel accord? Est-ce que le bois d'oeuvre et les produits laitiers pourraient tout faire dérailler? Qu'en est-il de la protection de la propriété intellectuelle?

En plus de l'ALENA, la relation d'affaires entre les États-Unis et le Canada repose beaucoup sur la gestion des frontières. Bien évidemment, je sais que vous êtes déjà au courant de certains éléments de mon exposé, mais je vais les dire quand même aux fins du compte rendu et afin que tout le monde sache exactement quelle est la position du Conseil des affaires canadiennes-américaines sur ces questions.

Présentement, c'est à la frontière que l'ALENA se concrétise pour un grand nombre de voyageurs d'affaires canadiens et américains. On perçoit des droits et on inspecte les marchandises pour s'assurer de leur conformité. Les personnes qui travaillent ou qui mènent des affaires aux États-Unis peuvent être retenues à la frontière si elles ne sont admissibles à un visa de travail en vertu de l'ALENA.

Vous comprendrez que le travail accompli par les organisations gouvernementales des deux côtés de la frontière afin de gérer notre frontière commune est presque aussi important pour la prospérité de nos deux économies intégrées — c'est-à-dire la durabilité de nos entreprises et même la qualité de vie de ceux qui vivent près de la frontière — que la mise en oeuvre ou la renégociation de tout accord commercial.

Comme vous le savez très bien, depuis les années 1950, le Canada et les États-Unis ont utilisé différentes méthodes de précontrôle à la frontière. En résumé, le précontrôle permet à des représentants américains de contrôler et d'approuver les voyageurs canadiens — en ce qui concerne les dispositions qui ont trait à l'immigration, aux douanes et à l'agriculture — pendant qu'ils se trouvent encore au Canada. Au cours des dernières années, on a réussi à faire en sorte que les contrôles ne se fassent plus près de la frontière, mais plutôt dans des installations de précontrôle aéroportuaires à Calgary, à Toronto, à Edmonton, à Halifax, à Montréal, à Ottawa, à Vancouver et à Winnipeg. Concrètement — et, encore une fois, je me sens un peu bizarre de définir ces concepts, parce que je sais que le Comité les connaît déjà très bien, mais c'est aux fins du compte rendu afin que tout le monde sache où nous en sommes —, le précontrôle veut dire que les passagers aériens peuvent passer sans problème dans un aéroport américain s'il s'agit d'un vol intérieur, sans avoir à passer les douanes, une fois qu'ils sont arrivés aux États-Unis. Il leur est donc possible de voyager vers n'importe quelle ville possédant un aéroport commercial, au lieu d'avoir à se restreindre aux grandes villes qui possèdent des installations douanières américaines intégrées à l'aéroport. Beaucoup de collectivités aux États-Unis n'ont pas d'installations douanières ni de patrouilles frontalières dans leur aéroport, alors les vols internationaux ne peuvent pas s'y rendre. N'importe quel Canadien qui a atterri à l'aéroport JFK ou O'Hare et qui a dû attendre longtemps derrière d'autres voyageurs venus de loin est reconnaissant de l'efficacité et de l'utilité du précontrôle.

Essentiellement, le précontrôle atteint deux importants objectifs stratégiques. Les agents canadiens et américains peuvent repérer plus facilement les voyageurs suspects et les marchandises dangereuses ou illicites, et cela facilite, jusqu'à un certain point, et avec un minimum de tracas, le passage à la frontière des citoyens respectueux de la loi et des marchandises légitimes. Autre chose: Alan Bersin, un ancien agent du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis — je ne sais pas s'il a déjà témoigné devant vous ou pas —, a déjà comparé les activités à la frontière à chercher une aiguille dans une botte de foin. Pour reprendre l'analogie, le précontrôle réduit la taille de la botte de foin, améliore la sécurité et facilite le commerce.

Le précontrôle à la frontière existe depuis 50 ans, mais tout a changé après les horribles attentats du 11 septembre 2001. Naturellement, les États-Unis et le Canada ont renforcé la sécurité à la frontière, ce qui a entraîné des engorgements, du retard et d'autres problèmes pour les voyageurs d'affaires et les autres voyageurs qui devaient traverser souvent la frontière entre les deux pays.

Sur une note personnelle, c'est aussi en 2001 que j'ai été embauchée au Conseil des affaires canadiennes-américaines. Jus- qu'alors, c'était en quelque sorte un club social à Washington pour les

expatriés. Après le 11 septembre, on a essentiellement fermé la frontière pour le commerce, et le conseil d'administration a dit: « Vous savez, nous devrions vraiment communiquer aux responsables des politiques à quel point cette frontière est importante pour notre sécurité et notre prospérité économiques. » C'est à ce moment que j'ai rejoint l'organisation, en 2001, après avoir travaillé pendant quatre ans à l'ambassade des États-Unis à Ottawa, le plus grand honneur de ma vie.

Le Canada a commencé à se plaindre. Le manque d'efficacité à la frontière, après tout, avait un impact disproportionné sur l'économie canadienne. Pendant plus d'une décennie, le Canada, de plus en plus frustré, a tenté de convaincre les États-Unis de coopérer avec lui dans le cadre d'initiatives visant à régler les problèmes qui ont rendu la frontière tristement inefficace. Cependant, les États-Unis ont hésité jusqu'à 2011 — le Comité s'en souvient probablement —, lorsque le premier ministre Harper et le président Obama ont annoncé une nouvelle vision pour la frontière. Plus tard, en 2015, ils ont conclu une nouvelle entente de précontrôle élargie et actualisée.

• (1640)

Votre collègue et moi-même avons assisté à la signature de l'entente à Washington, avec le secrétaire à la Sécurité intérieure et les autres représentants du Canada en 2015.

Il semble cependant y avoir eu un revirement de situation dernièrement. La loi habilitante pour l'accord de précontrôle Harper-Obama a aisément été adoptée par les deux chambres du Congrès des États-Unis vers la fin de l'année dernière. À présent, les Américains attendent avec impatience que les Canadiens adoptent une loi complémentaire pour le précontrôle. C'est une situation intéressante et ironique, puisque c'est habituellement le Congrès américain qui est très lent et dysfonctionnel. Le Parlement du Canada est habituellement beaucoup plus efficace, sauf pour cela actuellement, semble-t-il.

Le projet de loi C-23 porterait exécution de l'accord de 2015 relatif à la frontière. Comme vous le savez bien, on a lancé le processus en juin 2016, et il est toujours en cours. Une fois la loi adoptée, nous pourrions augmenter le nombre de postes de précontrôle dans les aéroports et dans les autres postes frontaliers terrestres, ferroviaires ou maritimes, y compris la Gare centrale de Montréal.

Le précontrôle offre toute une gamme d'avantages aux citoyens canadiens, peu importe leur nationalité. Ils seront en mesure de régler toutes leurs affaires concernant les douanes, l'immigration ou l'agriculture avant de prendre leur vol ou de traverser la frontière en sol canadien, conformément aux lois canadiennes et à la Charte canadienne des droits et libertés.

En vertu du nouvel accord, la loi devra clairement énoncer que les agents du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis ont l'autorité d'interroger et de fouiller dans les zones de précontrôle les personnes qui veulent entrer aux États-Unis. Les agents des postes frontaliers du Canada qui travaillent dans les zones de précontrôle aux États-Unis disposeront des mêmes pouvoirs. Ce n'est pas un accord à sens unique, c'est une initiative qui est vraiment réciproque.

En passant — et je crois qu'on vous en a déjà parlé aujourd'hui et que vous le savez probablement —, le Canada n'a pas ouvert d'installations de précontrôle aux États-Unis pour le mode aérien, même s'il en a le droit. Malgré tout, il pourra toujours le faire dans l'avenir. Je sais que les retraités migrants du Canada qui passent leurs hivers en Arizona ou en Floride se réjouiraient de la possibilité d'un précontrôle avant de rentrer chez eux.

Le Canada a reconnu que c'était un compromis équitable qui permettrait aux Canadiens et aux entreprises canadiennes de passer plus facilement la frontière vers les États-Unis. Après longtemps, nous avons enfin une entente qui nous permettra de créer une frontière efficiente. Malgré cela, nous attendons encore — et je dis cela avec le plus grand respect — que le Parlement canadien exécute l'accord de précontrôle. Nous croyons qu'il est temps d'accélérer le processus et de faire bouger les choses, pour l'avantage commun du Canada et des États-Unis et pour la prospérité de nos deux économies très intégrées.

Merci beaucoup.

• (1645)

Le président: Merci.

Monsieur Picard.

M. Michel Picard: Madame Greenwood, vous avez parlé de cibler les voyageurs suspects comme étant une des préoccupations. Une partie de la discussion que nous avons tenue par le passé concerne les activités de surveillance des mesures dans la zone de précontrôle. Je comprends que lorsque quelque chose ne fonctionne pas bien — supposons — et que nous recevons des plaintes, nous pouvons compter, du côté américain, sur le Bureau de l'inspecteur général, le Bureau des droits et libertés civils et le Bureau de l'ombudsman de la citoyenneté et de l'immigration. Le Bureau des affaires intérieures du Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis reçoit les plaintes.

Nous n'avons pas au Canada autant d'organisations qui surveillent les douanes canadiennes. Est-ce que ces problèmes font partie de vos préoccupations? Lorsque vous élaborez une planification stratégique, en communiquant régulièrement avec vos homologues au sud de la frontière, que pensez-vous de la capacité de surveillance de ces agents de douane et de leurs activités?

Mme Maryscott Greenwood: Nous estimons que les gouvernements des États-Unis et du Canada travaillent ensemble depuis des années, des décennies et des générations sur la sécurisation de notre frontière et la facilitation du commerce. Nous sommes d'avis qu'ils ont fait moins de progrès du côté de la facilitation du commerce qu'en réalité du côté de la sécurité, si importante soit-elle.

Nous pensons que la communication de renseignements et l'approche partagée, que ce soit dans les équipes intégrées de la police des frontières ou la façon dont nous fonctionnons ensemble dans le cadre de NORAD, un accord de défense, comme vous le savez, à Colorado Springs... nous nous demandons si ce qui est appliqué à notre espace aérien pourrait être appliqué à la partie terrestre de notre continent et de part et d'autre de la frontière; ce sont des types de protocoles très importants. Nous croyons également que s'il y a deux pays au monde qui peuvent arriver à fonctionner de manière appropriée l'un avec l'autre dans ce nouveau domaine, ce sont bien le Canada et les États-Unis.

M. Michel Picard: Monsieur Chan, si le précontrôle a lieu bien avant que la personne traverse la frontière, comment gérez-vous la situation entre le départ et l'arrivée pour ce qui est de la sécurité? Est-ce que vous verrouillez le train?

M. Alroy Chan (directeur principal, Développement de l'entreprise, Rocky Mountaineer): Oui. Actuellement, au cours de nos activités, lorsque nous allons, disons vers le sud, de Vancouver à Seattle, il n'y a aucun précontrôle ni aucune préinspection dans notre gare. Le train quitte la gare de Rocky Mountaineer et, dès que les passagers sont à bord, le train est entièrement sécurisé et verrouillé et traverse la frontière sans s'arrêter

pour aller directement à la gare de King Street à Seattle. Des agents du Service de douanes et de protection frontalière des États-Unis montent alors dans le train et mènent des activités de post-contrôle en sol américain, dans cette gare. Le train est donc entièrement sécurisé jusqu'à son arrivée.

• (1650)

M. Michel Picard: Y a-t-il plus d'un chemin de fer qui traverse la frontière? Je ne connais pas la région. Peut-on aller de l'endroit où vous comptez installer vos activités de précontrôle et se rendre à plus d'une destination ou faut-il passer par cette même voie ferrée et, ensuite, après être arrivé aux États-Unis, peut-on aller où on le désire?

M. Alroy Chan: Au Canada, il y aurait plus d'un chemin de fer. Avant la frontière, on trouve les voies du BNSF, du CN et du CP. Je ne sais pas si elles se rejoignent toutes au même endroit, mais une fois que vous avez traversé la frontière, vous êtes uniquement sur le chemin de fer du BNSF. Il n'y a aucune autre façon de se rendre à Seattle.

M. Michel Picard: Alors j'ai peut-être mal compris. Vous utilisez différentes voies, mais vous traversez la frontière à un seul endroit?

M. Alroy Chan: C'est exact.

M. Michel Picard: Je me demande quel est l'avantage économique de faire le précontrôle avant si vous ne passez que par une seule porte, par rapport à ce qui se passe dans un aéroport comme Bishop, par exemple, où vous quittez Bishop et pouvez partir vers différentes destinations parce que vous n'avez pas à passer aux douanes à l'arrivée. Dans notre cas, vous devez passer par la même porte aux États-Unis et ensuite vous allez partout comme si vous passiez aux douanes à la frontière ou avant. Vous devez passer par la même porte de toute façon, et c'est seulement à ce moment-là que vous avez peut-être à changer de chemin de fer pour aller vers la destination que vous avez choisie.

M. Alroy Chan: Oui. Pour les activités de Rocky Mountaineer, nous n'avons actuellement qu'un seul parcours transfrontalier international, de Vancouver à Seattle, mais l'avantage économique pour Rocky Mountaineer — dont profitent principalement nos clients, ou « invités », comme nous les appelons —, se mesure seulement en matière de temps et d'efficacité. Ces personnes sont déjà à notre gare fort probablement environ 90 minutes avant le départ. Dès que nous les avons enregistrées, elles attendent. Actuellement, lorsqu'elles arrivent à Seattle et qu'on effectue le post-contrôle, cela peut prendre jusqu'à 45 minutes pour tous les passagers. Il se peut que les passagers doivent prendre un navire de croisière ou faire d'autres activités, selon leurs plans de voyage. Si on accélérât les choses de ce côté-ci de la frontière, cela nous aiderait à remplir notre mission, qui est d'offrir une excellente expérience à nos clients.

M. Michel Picard: Avez-vous évalué l'impact de cet avantage du point de vue économique? Comment cela améliore-t-il votre entreprise? De votre côté, de façon plus générale, quels sont les impacts économiques de travailler avec de nouvelles zones de précontrôle?

M. Alroy Chan: Il n'y a pas d'impact financier important, mais nous avons assurément effectué beaucoup de recherches et rencontré en entrevue des invités antérieurs à propos de l'efficacité du transport de nos invités de Vancouver à Seattle. Ils reconnaissent qu'il y aurait un avantage à faire le précontrôle à Vancouver au lieu de devoir envisager un retard inconnu à Seattle. Ce serait idéal pour eux.

Mme Maryscott Greenwood: Monsieur, comme vous le savez, la relation économique canado-américaine dépasse les 700 milliards de dollars par année, et 400 000 personnes traversent de part et d'autre la frontière chaque jour. Nos membres ont participé à nombre de projets pilotes au fil des ans, habituellement à la suite d'une initiative du gouvernement du Canada, concernant les façons d'étendre le précontrôle au-delà de la seule la circulation aérienne pour l'appliquer aux marchandises et aux installations commerciales.

Prenez par exemple l'entreprise qui fabrique la soupe Campbell. Vous connaissez la soupe Campbell « M'm! M'm! C'est bon! » et tout ça?

Mme Dianne L. Watts: Non. Jamais entendu parler.

Des voix: Ah, ah!

Mme Maryscott Greenwood: Un sandwich au fromage fondant et de la soupe aux tomates... c'est délicieux.

Savez-vous où se trouve la plus grande installation au monde de cette société emblématique américaine? En Ontario. La compagnie Campbell participe à chaque projet pilote afin d'essayer de mettre en marché sa soupe aux États-Unis après l'avoir préparée à son usine en Ontario. La société fait face, cependant, à un éventail de défis différents. Lorsqu'il y a eu l'épidémie de la vache folle qui a touché ses soupes contenant de la viande, comme celle au boeuf et à l'orge, elle a utilisé un régime différent d'inspection même si elle faisait partie d'un projet de précontrôle. Chaque fois que quelque chose se produit à la frontière qui cause...

À Washington, nous disons que le gouvernement fait deux choses très bien: rien ou il réagit de façon exagérée.

M. Michel Picard: Est-ce que c'est consigné au compte rendu?

Des voix: Ah, ah!

Mme Maryscott Greenwood: Et c'est ce qui se produit à la frontière.

Mme Dianne L. Watts: Ici, c'est pas mal la même chose.

Mme Maryscott Greenwood: Je peux dire cela des États-Unis parce que je suis Américaine.

En tout cas, lorsque ces réactions exagérées se produisent de temps à autre, elles touchent vraiment les affaires. Je n'ai pas de chiffres à vous donner concernant l'impact économique direct du fait d'étendre le précontrôle au-delà de l'environnement aérien aux modes maritime et ferroviaire, mais je peux vous dire que c'est une des principales priorités du Conseil des affaires canadiennes-américaines depuis la dernière décennie pour ce qui est de l'enjeu principal consistant à faciliter le commerce entre nos deux pays.

•(1655)

M. Michel Picard: Merci.

Le président: Monsieur Miller.

M. Larry Miller: Merci beaucoup.

J'aimerais continuer dans la même voie, monsieur Chan. Je connais très bien votre entreprise et je sais à quel point elle est importante pour notre industrie touristique ici au Canada, particulièrement en Colombie-Britannique. Combien de fois par semaine vos trains vont-ils aux États-Unis?

M. Alroy Chan: C'est ce que nous appelons notre trajet « passage côtier », de Vancouver à Seattle. On l'a lancé il y a quatre ans. Nous entamons seulement notre quatrième année d'activité. Nous avons connu un début assez lent pour nous rendre là où nous en sommes aujourd'hui, mais notre croissance est maintenant dans les deux chiffres, à environ 20 % par année, en ce qui concerne le nombre de

passagers. Nous ne faisons actuellement que 12 voyages aller-retour par année au cours de notre période saisonnière de 6 mois. Ce n'est pas beaucoup en comparaison de notre principale période d'affaires à Vancouver et dans les Rocheuses, où nous faisons environ 70 voyages par année par trajet. C'est une très petite partie à l'heure actuelle.

M. Larry Miller: D'accord, mais est-ce que le précontrôle aidera vos clients en général relativement au service et au fait d'avoir moins de tracas, si je peux m'exprimer ainsi?

M. Alroy Chan: Oui, moins de tracas, plus de certitude et une expérience de voyage plus harmonieuse, certainement. Les passagers subiront moins de perturbations lorsqu'ils iront à Seattle. S'ils veulent monter à bord d'un navire qui part de Seattle vers l'Alaska ce jour-là, ce pourrait être difficile. Le précontrôle pourrait réduire certains des risques liés au voyage si nous pouvions l'effectuer à la gare de Rocky Mountaineer.

M. Larry Miller: Il y a toujours un coût quelconque. Je présume, dans l'ensemble de la situation, et j'imagine que dans un monde parfait... mais il n'est pas parfait... Quel serait selon vous le coût par passager? Votre entreprise a-t-elle fait des calculs à cet égard?

M. Alroy Chan: Le coût par passager?

M. Larry Miller: Oui.

M. Alroy Chan: Nous n'avons pas encore effectué ces calculs officiellement, mais comme je l'ai mentionné plus tôt, nous savons, grâce à des sondages effectués auprès de passagers antérieurs et aux recherches que nous avons effectuées, qu'ils préféreraient un type de précontrôle par rapport à une méthode de post-contrôle et à l'incertitude que ça suppose. Vu les clients que nous avons, qui sont généralement étrangers et âgés, ils veulent davantage de certitude à cet égard, et cela leur permettrait d'en obtenir.

M. Larry Miller: D'accord, et je pense que si nous nous attachons à l'acceptation... pour la plupart d'entre nous qui voyageons régulièrement, les choses sont différentes depuis le 11 septembre, non seulement au Canada et aux États-Unis, mais dans le monde entier. Vous pouvez dire qu'il s'agit de ces « inconvénients nécessaires » parfois, mais je crois que, en général, les gens comprennent qu'il y a des lignes directrices et des règlements qui n'étaient pas là auparavant, et ils entraînent des coûts, à mon avis. Vous attendez-vous à beaucoup de réticence ou croyez-vous que ce coût supplémentaire qui sera ajouté nuira à votre nombre de voyageurs? Voyez-vous cela comme un obstacle important?

M. Alroy Chan: Non, pas pour le moment. Nous ne le croyons pas.

M. Larry Miller: C'est bon à entendre.

Sur ce, même pour la Colline, lorsque je suis arrivé ici il y a 13 ans, la sécurité était en quelque sorte comme celle que nous avons aujourd'hui. On l'a un peu renforcée, mais avant cela... C'est la même chose qu'à l'aéroport. Les choses ont totalement changé depuis le 11 septembre, comme je l'ai dit, alors les gens font preuve d'acceptation.

Madame Greenwood, vous avez formulé certains commentaires sur les affaires, entre autres. Recevez-vous beaucoup de rétroaction négative de la part d'entreprises américaines à ce sujet? Quel type de rétroaction recevez-vous de leur part?

Mme Maryscott Greenwood: Il y a beaucoup d'enthousiasme pour tout effort qui rend plus efficace le fait de traverser notre frontière commune. J'aimerais en dire davantage concernant votre question précédente adressée à mon collègue; notre prédiction est que plus le précontrôle est efficace et facile et s'accompagne d'une plus grande certitude, plus les voyages et le tourisme augmenteront. La possibilité d'une réelle croissance est là, de part et d'autre de la frontière.

Les entreprises qui mènent des activités au Canada et aux États-Unis cherchent à... Après 2008, à la suite de l'effondrement de l'économie, tout le monde essayait de faire des gains en efficacité, et on en a fait. Les entreprises sont devenues beaucoup plus efficaces dans leur chaîne d'approvisionnement et dans tout ce qu'elles font. Les choses qui coûtent maintenant très cher et ces gains d'efficacité qui ne se sont pas matérialisés, sont typiquement causés par des inefficacités imposées par les gouvernements. Elles sont habituellement commises par inadvertance, alors l'incohérence réglementaire est un autre problème sur lequel nous travaillons, de même que les retards, dans une direction ou une autre, ou l'imprévisibilité à la frontière.

Une grande idée pour nous est que si on juge que vous êtes un voyageur digne de confiance — et nous respectons le droit du gouvernement de toujours faire une inspection aléatoire, même pour la plupart des voyageurs dignes de confiance — et que l'entreprise donne une grande quantité de renseignements et passe beaucoup de temps et dépense beaucoup d'argent pour être conforme à l'avance aux manifestes et à toutes sortes de certifications liées à la chaîne d'approvisionnement qui indiquent que ce qui est dans le camion, le wagon ou le navire est en réalité ce qui est déclaré, on suppose que, si vous faites tout cela, votre passage à la frontière au cours de votre aller-retour sera plus efficace. Vous êtes censé faire un gain en efficacité. C'est l'entente entre le gouvernement et les entreprises à cet égard.

Encore une fois, nous avons observé que, depuis la signature de l'entente Par-delà la frontière il y a plusieurs années par des gouvernements antérieurs dans les deux pays, la collaboration sur le plan de la sécurité s'est intensifiée, mais celle qui touche l'efficacité du commerce a ralenti plus que nous l'aurions aimé.

• (1700)

M. Larry Miller: Vous avez mentionné l'entente Par-delà la frontière. Je crois qu'on l'a signée il y a quatre ou cinq ans. Je m'en souviens. Croyez-vous que ce projet de loi va améliorer cette entente?

Mme Maryscott Greenwood: Oui. Nous pensons que c'est un projet de loi extrêmement important. L'entente a été signée, mais elle a besoin d'une loi habilitante afin d'être concrétisée, si je peux m'exprimer ainsi, afin que les Canadiens et les Américains puissent profiter pleinement des avantages d'une approche commune concernant la frontière. Nous croyons que cela revêt une importance capitale. Comme je l'ai dit, c'est une de nos principales priorités, et nous encourageons son adoption rapide.

M. Larry Miller: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Dubé.

[Français]

M. Matthew Dubé: Merci, monsieur le président.

Je veux simplement être certain d'avoir bien compris.

Madame Greenwood, vous avez parlé du fait que le Canada n'avait pas exercé son privilège de prédédouanement du côté américain. Je me suis peut-être trompé en pensant que la situation

était relativement nouvelle, alors que cela était peut-être déjà permis et que le Canada pourrait bénéficier du prédédouanement du côté américain s'il le voulait. Seulement, cela ne se fait nulle part ailleurs pour le moment. Pouvez-vous clarifier cette question?

[Traduction]

Mme Maryscott Greenwood: Le Canada a le droit d'avoir des installations de précontrôle dans les aéroports américains du moment que les États-Unis ont aussi le droit d'en avoir au Canada, et je ne sais pas en réalité pourquoi cela n'a pas été fait. Je dirais que c'est probablement en raison d'un manque de ressources parce qu'il est coûteux de mettre en place une installation. Ou peut-être qu'il n'y avait tout simplement pas de demande.

Comme je l'ai dit au cours de mon témoignage, je crois que ce serait fantastique, particulièrement dans des endroits comme l'Arizona et la Floride, où vous avez une population importante de retraités migrants qui passent l'hiver aux États-Unis et reviennent ici l'été. Cela offrirait des avantages considérables.

[Français]

M. Matthew Dubé: La question que j'allais poser, effectivement, est celle visant à savoir pourquoi le Canada n'exerce pas son privilège. Vous avez quelques idées, mais nous ne pouvons que faire des suppositions. Nous n'avons pas la réponse.

En ce qui concerne l'aéroport de Québec, par exemple, l'une des préoccupations qui a été soulevée est le fait que, pour ce qui est des aéroports de Montréal et de Toronto, une partie des coûts a été récupérée à la suite de différentes ententes conclues avec le gouvernement. La nouvelle entente, qui prévoit que les aéroports qui vont choisir d'instaurer le prédédouanement — cela inclut aussi les gares — vont assumer les coûts qui y sont associés.

Prenons le cas d'un aéroport américain, qui se trouve par exemple en Arizona ou en Floride. Est-il possible qu'ils ne veuillent pas de ce système parce qu'ils le considèrent trop coûteux et qu'ils n'en voient pas l'avantage?

[Traduction]

Mme Maryscott Greenwood: Je ne crois pas qu'il y ait une opposition particulière au précontrôle canadien aux États-Unis. Je ne pense pas qu'on ait essayé. Nous devrions le vérifier. Nous pourrions demander à une personne qui était au gouvernement. M. Chrétien a peut-être une opinion à ce sujet. Je ne sais pas.

Les coûts sont habituellement négociés entre les gouvernements et le secteur privé. Nous trouvons que les joueurs du secteur privé sont souvent prêts à payer pour le fonctionnement du gouvernement si cela signifie davantage d'efficacité. Si vous proposiez l'ouverture d'une installation en Floride ou en Arizona, on mènerait probablement des négociations entre les transporteurs aériens, l'autorité gouvernementale et les responsables du budget fédéral qui paient les salaires des douaniers canadiens en cause.

• (1705)

[Français]

M. Matthew Dubé: Je pose la question parce que ce n'est peut-être pas nécessairement le Canada qui ne voulait pas. Il se peut que cela vienne également de l'autre partie concernée.

Il est possible qu'une autorité portuaire ou aéroportuaire décide que, même si le Canada souhaite y établir des installations, elle n'en voit pas l'avantage dans le cadre de l'entente actuelle.

[Traduction]

Mme Maryscott Greenwood: C'est possible, monsieur. Je travaille dans le domaine des relations entre le Canada et les États-Unis depuis seulement 20 ans, alors mes connaissances ne remontent pas plus loin que ça, mais au cours des 20 dernières années, à ma connaissance, il n'y a pas eu de désir exprimé par le Canada, alors il est difficile de savoir si le Canada serait opposé à cette idée si vous n'avez jamais posé la question.

[Français]

M. Matthew Dubé: D'accord.

[Traduction]

Monsieur Chan, je vous ai peut-être posé cette question la dernière fois que vous étiez ici, mais nous avons dû conclure plutôt rapidement, alors je m'excuse si nous devons en discuter à nouveau.

M. Picard a posé la même question concernant le fonctionnement de la sécurité. Je veux seulement comprendre à quel point c'est efficace pour un train. C'est très évident pour les vols. On a très bien expliqué que le processus change le nombre de destinations où vous pouvez aller, mais pour un train qui part de Montréal pour se rendre à New York — un train d'Amtrak, disons — ou, dans votre cas, de Vancouver à Seattle, la destination demeure la même. D'où vient l'efficacité d'avoir un précontrôle pour les déplacements par train?

M. Alroy Chan: Je vais d'abord parler de la gare de Rocky Mountaineer et ensuite je peux parler au nom de nos collègues d'Amtrak et également de certains opérateurs de traversiers qui mènent leurs activités en Colombie-Britannique.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, pour ce qui est de Rocky Mountaineer, nos invités tendent à s'enregistrer dans notre gare. Pour un départ de Vancouver vers Seattle un samedi à 8 heures, les invités doivent être présents à 6 h 30. La plupart d'entre eux arrivent vers 7 heures. L'enregistrement prend environ 15 secondes. Pour les enregistrer, nous prenons leurs bagages, et ils se détendent ensuite dans la salle d'attente. Ce serait un moment opportun — en une heure — pour mener des activités de précontrôle si nous pouvions les mettre en oeuvre. Nous pourrions les faire monter dans notre train, et ils pourraient partir et n'auraient pas besoin de faire l'objet d'un post-contrôle à Seattle. Ils arriveraient et pourraient quitter immédiatement la gare. Actuellement, si vous êtes le dernier invité à quitter le train à Seattle, il faut prévoir 45 minutes pour le post-contrôle. Ce serait un énorme gain d'efficacité pour nous.

Pour ce qui est de l'ensemble de l'industrie ferroviaire, du côté des passagers, Amtrak possède deux ou trois trains qui traversent la frontière. En Colombie-Britannique et dans l'État de Washington, les trains doivent s'arrêter à la frontière à l'heure actuelle, ce qui cause en réalité de la congestion en général dans l'infrastructure ferroviaire. Que ce soit pour un train de passagers ou du fret en direction sud ou nord, plus nous pouvons faire un précontrôle pour faciliter le déplacement des marchandises commerciales, plus nous pourrions libérer l'infrastructure ferroviaire pour toutes les parties qui l'utilisent et en tirent avantage.

Également, du côté des traversiers, deux ou trois d'entre eux traversent la frontière entre Victoria et Seattle, par exemple, ou Victoria et Port Angeles. Ils transportent des centaines de milliers de passagers et effectuent actuellement une inspection préalable et un post-contrôle, et cela prend beaucoup de temps et est inefficace.

Les gens du tourisme, du transport commercial et les opérateurs ferroviaires accorderaient de l'importance au précontrôle afin de libérer l'infrastructure et de gagner du temps.

[Français]

M. Matthew Dubé: C'est tout pour moi, merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Spengemann.

M. Sven Spengemann: Merci beaucoup, monsieur le président.

Je n'aurai peut-être pas besoin des 10 minutes, alors je laisserai mon temps aux prochains intervenants libéraux.

Merci à vous deux d'être ici.

Madame Greenwood, je voulais vous demander de parler de la composition du Conseil et de ses membres. Pouvez-vous nous parler un peu des antécédents du Conseil, de ce qu'il fait et de sa fonction?

Mme Maryscott Greenwood: Je serais heureuse de le faire. Merci.

Dans le cadre de mon témoignage, j'ai donné au greffier un rapport d'étape qui ressemble à un rapport annuel, et s'il ne suffit pas, je serais heureuse de vous en envoyer d'autres.

Le Conseil des affaires canadiennes-américaines est une organisation non partisane sans but lucratif qui existe depuis 30 ans. C'est notre 30^e anniversaire. Je sais que la Confédération a 150 ans et que Montréal en a 375.

Joyeux anniversaire à tous, vous êtes magnifiques.

Le Conseil des affaires canadiennes-américaines travaille sur des enjeux importants pour le Canada et les États-Unis dans le domaine des politiques. Nos membres sont de grandes entreprises emblématiques et des entreprises en démarrage, alors il y a des entreprises dont vous avez entendu parler, et d'autres, non. Le CN en est une et la Banque TD en est une autre du côté canadien. Du côté américain, c'est Google, Amazon, des entreprises énergétiques, Ford Motor Company et d'autres entreprises en démarrage. Beauty Revolution est une de mes préférées. Il s'agit d'une société située à Ottawa qui offre des produits cosmétiques biologiques du Vermont.

Nous défendons les bonnes politiques publiques entre le Canada et les États-Unis. Cette année, nous avons également attiré l'attention aux États-Unis sur la nature spéciale de la relation canado-américaine. Comme vous m'avez posé la question, je vais vous dire que nous venons de publier un livre intitulé *With Faith and Goodwill*, qu'on pourrait traduire par « Avec de la bonne volonté et en toute bonne foi ». Il s'agit de discours et de photographies de présidents et de premiers ministres datant des 150 dernières années. Encore une fois, si le greffier le désire, nous pouvons en envoyer des exemplaires aux membres du Comité.

Nous faisons son lancement avec des conversations qu'ont tenues des présidents et des premiers ministres dans les bibliothèques partout aux États-Unis. Nous essayons de favoriser la compréhension, particulièrement aux États-Unis, du caractère spécial de cette relation avec le Canada, alors lorsqu'on tiendra des conversations difficiles au cours des négociations de l'ALENA, les gens auront une meilleure appréciation de ce partenariat spécial. Nous croyons que la même sensibilisation n'est pas nécessaire au Canada parce que les Canadiens comprennent déjà l'importance de notre intégration.

Une grande partie de notre travail s'effectue aux États-Unis. J'ajouterai que nous venons juste d'accueillir votre collègue, le ministre Sajjan, pour une conversation sur les politiques de défense à Washington. C'est une initiative de promotion des intérêts non partisane et bilatérale.

• (1710)

M. Sven Spengemann: Merci beaucoup. C'était très utile.

Comment faites-vous participer vos membres au débat sur une proposition législative comme le projet de loi C-23? Avez-vous un mécanisme pour obtenir des points de vue ou est-ce qu'ils viennent vous voir et vous disent voici ce que nous voulons que vous fassiez?

Mme Maryscott Greenwood: Nous communiquons de manière informelle et officielle.

Nous effectuons un examen des politiques chaque année dans le cadre duquel nous faisons participer nos membres et leur demandons ce qui est important à leurs yeux et ce qui les inquiète. L'efficacité à la frontière compte, depuis que j'ai commencé en 2001, parmi les trois principaux enjeux. Les entreprises viennent nous voir et nous disent: « On semble entendre votre voix, alors parlerez-vous de notre enjeu? »

Nous avons des critères. Cela doit faire avancer la relation entre le Canada et les États-Unis. Les membres doivent dégager un consensus et être d'accord avec l'enjeu. Vous ne penseriez pas qu'on se concentrerait autant sur la soupe Campbell dans le cadre des politiques frontalières; vous pensiez qu'on se concentrerait sur la nourriture et les règlements en matière d'agriculture, mais les politiques frontalières sont un de leurs principaux problèmes.

M. Sven Spengemann: À mon avis, il est juste de dire que, généralement, la logique est massivement en faveur du précontrôle, certainement d'un point de vue économique. Je crois qu'il y a peu de cas, selon les statistiques, qui nous portent à réfléchir à un examen approfondi.

Vos membres ont-ils soulevé des préoccupations concernant ce à quoi la loi s'appliquerait, quels droits les gens auraient après avoir fait l'objet d'un précontrôle et toute partie du cadre juridique enchâssée dans le projet de loi C-23, soit du côté américain, soit du côté canadien?

Mme Maryscott Greenwood: Non. Nos membres appuyaient l'accord sous-jacent, et nous jugeons que cette loi permet cet accord sous-jacent. Les conversations difficiles, si vous voulez, ont été tenues en 2011 dans le cadre de Par-delà la frontière et ensuite en 2015 au moment de la conclusion de l'accord. Nous voyons cela presque comme de l'administration interne afin qu'on le concrétise.

M. Sven Spengemann: Dans le contexte de l'accord alors, a-t-on soulevé des préoccupations concernant certaines dispositions de l'accord enchâssées dans le projet de loi?

Je veux seulement me concentrer sur cet élément. Particulièrement, je crois qu'un des scénarios qui nous portent à réfléchir à certaines préoccupations, c'est la possibilité pour un agent américain, par exemple, d'effectuer une fouille à nu en l'absence d'un agent canadien.

Combien de fois un tel scénario peut se produire est d'ordre statistique, mais en ce qui concerne le mécanisme juridique et la confiance dans ce processus, tant du public américain que celui canadien, quelles seraient les considérations ici?

Mme Maryscott Greenwood: Oui, je comprends.

Encore une fois, nous estimons que les gouvernements travaillent ensemble de bonne foi depuis des générations et qu'ils sauront quoi faire... Vous savez, vous avez une option: ne pas aller dans l'autre pays.

Notre point de vue général en quelque sorte, c'est que si vous voulez voyager au-delà du 49^e parallèle, le déplacement doit être plus efficace; plus vous pouvez faire l'objet d'un contrôle loin de la frontière, mieux c'est pour l'efficacité et la sécurité. On doit faire des compromis, comme je l'ai mentionné.

M. Sven Spengemann: J'aimerais vous demander votre opinion personnelle.

Vous connaissez très bien le Canada. Vous connaissez également très bien les États-Unis. Comment sommes-nous différents lorsqu'il s'agit du régime d'inspection à la frontière et de la possibilité qu'une personne soit détenue, questionnée et même fouillée? À quel point le Canada et les États-Unis sont-ils similaires en ce qui concerne les activités quotidiennes de leur régime juridique respectif, qui est protégé par la Constitution? Sommes-nous très différents ou très similaires?

Mme Maryscott Greenwood: Je crois que nous sommes très similaires. Lorsqu'il y a un niveau de menace accrue, cela devient un peu plus difficile, peu importe dans quelle direction vous allez.

Comme vous l'avez mentionné, je voyage de part et d'autre de la frontière, dans les deux directions. Cela dépend un peu de la façon dont vous agissez. Je dirais que, il y a peut-être 20 ans, lorsque vous veniez au Canada, c'était davantage comme si vous étiez accueilli par le Bureau d'accueil des congrès et des visiteurs, plutôt que les forces d'application de la loi. Je crois que tout cela a changé.

• (1715)

M. Sven Spengemann: Ces renseignements sont très utiles.

Monsieur le président, je n'ai plus de question. Merci.

Mme Pam Damoff: Reste-t-il du temps?

Le président: Nous allons faire une série de questions. Il ne nous restait qu'une vingtaine de secondes dans la présente série.

Madame Watts, vous avez cinq minutes.

Mme Dianne L. Watts: J'en ai terminé.

Le président: D'accord.

Madame Dzerowicz.

Mme Julie Dzerowicz (Davenport, Lib.): Excellente idée.

Je suis relativement nouvelle au sein du Comité et j'aimerais dire à tous mes collègues que c'est un plaisir pour moi d'être ici.

Merci aux deux témoins de s'être présentés, et en particulier à vous, madame Greenwood, d'avoir renoncé à passer votre journée de congé sur le bord de la piscine avec vos enfants...

Des voix: Ah, ah!

Mme Julie Dzerowicz: J'aimerais dire tout de suite que je suis on ne peut plus en faveur de mesures de précontrôle supplémentaires. J'appuie tout à fait l'intention de ce projet de loi. Je viens du monde des affaires, et tout ce dont vous parlez, ce sont des choses dont nous avons aussi parlé, par exemple l'efficacité, la circulation des marchandises commerciales dans un sens et dans l'autre. Nous comprenons l'importance des relations économiques.

Cela dit, c'est là une question d'une grande importance pour les gens de ma circonscription de Davenport. Ils ont soulevé deux questions clés. Ils ont parlé du fait que, selon le nouveau projet de loi, s'ils désiraient se rendre aux États-Unis et se retrouvaient dans une zone de précontrôle, ils auraient un peu plus de difficulté à s'en aller, puisqu'ils auraient à répondre à des questions.

Mme Maryscott Greenwood: En effet.

Mme Julie Dzerowicz: Ils sont également mal à l'aise, parce qu'ils craignent d'être victimes de préjugés, par exemple s'ils appartiennent à une religion ou à une culture en particulier. Je crois que c'est en raison de l'interdiction de voyager imposée par les États-Unis, même si les tribunaux américains n'appuient pas cette interdiction, comme nous le savons. C'est ce qui les préoccupe.

Ces gens-là me posent des questions. Dans quelle mesure les agents du précontrôle américain sont-ils au courant des lois canadiennes? Dans quelle mesure sont-ils au courant de la Charte? Ils me demandent aussi quelles seraient les conséquences pour des Canadiens d'une origine particulière qui désirent traverser la frontière, même si les tribunaux américains ne soutiennent pas l'interdiction de voyager?

Je sais que ce n'est pas là votre domaine d'expertise, mais j'aimerais savoir quelle réponse je pourrais leur donner. Je vous adresse la question, madame Greenwood.

Mme Maryscott Greenwood: Je comprends leur anxiété. C'est un débat brûlant. Mais, même si les États-Unis s'enflamment, le Canada reste accueillant, alors je vous comprends.

Toutefois, pour répondre à votre question, nos agents des douanes et de la frontière sont d'un très grand professionnalisme. Ils sont très bien formés. De plus, ce sont des fonctionnaires, non pas des marionnettes d'une administration en particulier. Cet emploi, c'est leur profession, et ils savent très bien ce qu'ils ont à faire.

Comme vous le soulignez avec raison, l'interdiction de voyager qui a été proposée est contestée devant les tribunaux, alors notre démocratie constitutionnelle fonctionne. Le président n'est pas au-dessus des lois et, peu importe ses discours, notre système fonctionne et nos fonctionnaires font ce qu'ils ont à faire.

En ce qui concerne le cas d'une personne qui se présente à la frontière et qui voudrait pouvoir s'en retourner, je crois que les gens devront tout simplement réfléchir un peu mieux à leur décision, avant de se présenter à un poste frontalier. S'ils veulent changer d'idée, ils devraient le faire avant d'entrer dans la zone, et ils pourront ainsi partir sans avoir à répondre à d'autres questions. Encore une fois, c'est un compromis. Voulez-vous venir aux États-Unis pour faire des affaires, faire du tourisme, vous reposer — et la même chose vaut pour les Américains qui viennent au Canada — ou pas? C'est votre choix, mais il est important de reconnaître que nos pays collaborent très étroitement ensemble.

Mme Julie Dzerowicz: J'aimerais que ce soit clair, madame Greenwood; vous avez dit que les agents américains étaient très professionnels et qu'ils savent ce qu'ils ont à faire. Diriez-vous que cela suppose aussi qu'ils connaissent les lois canadiennes et la Charte du Canada? C'est à ces règles qu'ils doivent se conformer lorsqu'ils travaillent dans des zones de précontrôle ici, au Canada.

Mme Maryscott Greenwood: Je crois bien qu'ils sont au courant. Je crois que cela fait partie de leur formation. Je le répète, les agents américains travaillent dans des aéroports canadiens, en sol canadien, depuis avant ma naissance. Je crois que c'est dans l'ADN de tous ceux qui vivent et travaillent ici.

Mme Julie Dzerowicz: C'est magnifique.

Il me reste trois questions, si j'en ai le temps.

Je sais qu'il existe à l'heure actuelle huit zones de précontrôle. Je suppose que tout s'y passe très bien et que c'est pour cette raison que nous voulons qu'il y en ait davantage.

Y a-t-il des zones problématiques? Pensez-vous que le projet de loi permet, ou non, de régler les problèmes en question? Selon le système de précontrôle actuel, quels problèmes y aurait-il à régler?

J'aimerais que vous nous disiez quels sont ces problèmes et si le nouveau projet de loi permet de les régler.

• (1720)

Mme Maryscott Greenwood: Vous parlez du mode aérien?

Mme Julie Dzerowicz: Le mode aérien, ferroviaire, peu importe. De mon côté, je parle de précontrôle et j'aimerais savoir si nous avons étudié ce qui fonctionnait bien et ce qui fonctionnait moins bien et si le nouveau projet de loi propose des pistes de solution?

Mme Maryscott Greenwood: Nous avons recueilli un bon volume de données sur la façon dont fonctionnent les zones de précontrôle. Le nouvel accord et le projet de loi modifient surtout le fait que le précontrôle s'étendra au-delà du mode aérien. Nous avons assez bien appris comment assurer un bon fonctionnement, au cours des 50 dernières années, et nous avons apporté au fil des ans quelques modifications touchant les mesures de protection et de sécurité dans les aéroports. Je crois cependant que, le plus important, c'est que ces mesures vont s'étendre à d'autres modes, autres que le mode aérien.

Mme Julie Dzerowicz: D'accord.

Ma prochaine question concerne...

Le président: En fait, vous n'avez plus de temps, mais vous en aurez peut-être encore un peu, plus tard.

Madame Damoff.

Mme Pam Damoff: J'ai une petite question pour les représentants de Rocky Mountaineer. La disponibilité des agents des services frontaliers canadiens est l'un des problèmes qui ont été soulevés. La question ne se pose peut-être pas à l'Aéroport Pearson, puisqu'il y a là des agents américains et des agents canadiens. Dans le cas de Rocky Mountaineer, faudrait-il qu'il y ait à la gare des agents des services frontaliers canadiens comme des agents américains, si des zones de précontrôle étaient mises en place?

M. Alroy Chan: Nous sommes encore en train d'étudier la question. Nous ne savons pas encore comment se présentera le modèle de service pour les voyageurs qui se rendent au nord jusqu'à la gare de Rocky Mountaineer. À l'heure actuelle, dans le cas des trains en direction du sud, après la zone de précontrôle, l'arrivée se fait en fait à l'extérieur de notre gare. Les trains qui se dirigent vers le nord s'arrêtent à la gare Pacific Central de Via Rail, où il y a déjà du personnel de l'ASFC; nous savons que c'est difficile pour les agents de l'ASFC de visiter notre gare, même dans l'état actuel de nos opérations, mais nous cherchons toujours une solution. Nous devons poursuivre les recherches et les analyses pour savoir quelle serait la meilleure façon de procéder, si nous voulions faire cela.

Mme Pam Damoff: C'est que c'est très important.

M. Alroy Chan: Oui.

Mme Pam Damoff: Le projet de loi, quand il est question en particulier des fouilles à nu, aborde la question de la disponibilité, dans un délai raisonnable, d'un agent canadien. Je ne crois pas que ce soit vraiment un problème dans un aéroport, mais ce pourrait l'être, et cela dépend de la façon dont vous mettez votre modèle en place, pour les trains de Rocky Mountaineer. Donc, si vous gardez cela à l'esprit, pendant que vous...

M. Alroy Chan: Oui. Je peux répondre à cette question.

Si nous décidions de mettre en place une zone de précontrôle dans une gare de Rocky Mountaineer, à un kilomètre environ de la gare Pacific Central, c'est en sachant qu'à l'heure actuelle des agents de l'ASFC se trouvent à la gare Pacific Central à peu près à l'heure où nos trains partent, ou peu après. Nous avons discuté avec l'ASFC de la question de savoir si les agents pouvaient se présenter à notre gare à l'heure prévue du départ. Ce n'est qu'à un kilomètre de distance, alors nous pourrions profiter d'une certaine efficacité. C'est ce que nous pensons pour le moment. Nous devons revoir tout cela, puisque nous ajoutons des heures et des dates de départ, mais aujourd'hui, cela pourrait fonctionner. C'est l'une des avenues que nous explorons; nous voulons être certains que ça fonctionne.

Mme Pam Damoff: D'accord.

Mme Maryscott Greenwood: Puis-je répondre à la question?

Nous pensons que, de manière générale, les agents canadiens et américains pourraient suivre la même formation et qu'ils seraient ainsi interchangeables. Pensez par exemple au NORAD; la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord; il peut arriver que ce soit un officier canadien qui commande les militaires américains quand il s'agit de sécuriser notre espace aérien. De fait, c'est un officier canadien qui a dirigé les avions vers Gander, à Terre-Neuve, le 11 septembre, et qui a sécurisé l'espace aérien.

Cela fonctionne à merveille, donc, si vous prenez pour modèle d'application de la loi la collaboration dans le secteur de la défense, ce serait beaucoup plus efficace, selon nous, que cela se passe de la même manière dans toutes les petites collectivités le long de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Je pense à Derby Line, au Vermont ou aux Cantons de l'Est, au Québec. Le personnel coûte très cher, dans ces endroits-là, et les installations sont même parfois fermées par manque de personnel. De manière générale, à notre avis, ce serait formidable que des agents canadiens et américains suivent la même formation et puissent effectuer toutes les tâches qu'ils peuvent avoir à effectuer à la frontière. À notre avis, c'est ce qui va arriver un jour.

Mme Pam Damoff: Donc, les agents suivraient la même formation, en même temps, étudieraient les mêmes lois, et seraient alors, dans le fond, interchangeables.

Mme Maryscott Greenwood: Ce serait notre vision, oui, de notre point de vue.

Mme Pam Damoff: Ce n'est pas ce que prévoit la loi actuellement, mais, ultérieurement...

Mme Maryscott Greenwood: C'est à peu près ça. Si vous voulez vraiment que l'approche, à la frontière, s'appuie sur un périmètre, et si vous devez composer avec les limites des ressources du gouvernement, du personnel, et tout cela, nous pensons qu'il faut faire preuve de créativité et envisager... Encore une fois, les États-Unis n'entretiennent pas de relation de cette sorte avec aucun autre pays du monde, et je ne crois pas qu'ils l'envisageraient. Mais, étant donné la grande proximité du Canada et des États-Unis, leur grande confiance mutuelle, le fait que nous travaillons ensemble, et aussi vu que nos économies sont gigantesques et que la sécurité est en jeu, nous croyons que, s'il y a un endroit dans le monde où cela peut se faire, c'est ici.

• (1725)

Le président: Il vous reste environ 30 secondes, si vous avez une autre question à poser.

Mme Pam Damoff: Je ne peux pas poser une question en 30 secondes. Je suis désolée, monsieur le président.

Le président: Nous allons vous accorder deux minutes, puis nous aurons terminé.

Mme Julie Dzerowicz: Ma question peut vous sembler un peu étrange. J'ai lu récemment qu'il se peut que les États-Unis interdisent les ordinateurs portables. Le monde évolue sans cesse. Le projet de loi porte, en réalité, sur les affaires, le précontrôle, les gains d'efficacité, la façon de faire en sorte que les gens et les marchandises peuvent se déplacer le plus vite possible — nous avons besoin de cela, pour que notre économie fonctionne bien —, et la sécurité constitue un obstacle; c'est une importante considération.

Croyez-vous que le projet de loi nous laisse assez de marge de manoeuvre pour que nous puissions nous adapter aux différentes exigences en matière de sécurité qui vont se présenter un jour? Je ne sais pas si vous pouvez répondre à ma question, mais c'est une chose à laquelle il faut qu'on réfléchisse.

Mme Maryscott Greenwood: C'est une excellente question. Je crois que cela tiendrait aux ententes bilatérales, mais je ne suis pas tout à fait certaine. À coup sûr, c'est une étape importante. Vous avez la capacité de changer des choses sur-le-champ, ici, c'est bien ça?

Mme Julie Dzerowicz: Cela arrive parfois, mais d'autres fois, ça prend un peu de temps.

Ma dernière question sera très brève. Comment nos mesures de précontrôle se comparent-elles aux autres mesures imposées ailleurs dans le monde? Je suis certaine qu'il y en a en Europe et dans différentes régions du monde, mais j'aimerais savoir comment nos procédures de précontrôle se comparent. Sont-elles parmi les meilleures, ou y a-t-il des choses que les autres pays font et que nous ne pouvons pas faire? Le savez-vous?

Mme Maryscott Greenwood: Les États-Unis et le Canada sont à coup sûr un modèle à suivre, pour les autres pays. Les États-Unis ont pris des ententes en matière de précontrôle limitées avec d'autres pays, et elles sont beaucoup plus récentes que les ententes entre le Canada et les États-Unis; cependant, l'entente entre le Canada et les États-Unis est à des années-lumière de toute autre entente que les États-Unis pourraient envisager. Elle ne ressemble pas aux ententes du modèle de l'Union européenne, par exemple, aux ententes entre les pays d'Europe; c'est une entente différente du tout au tout, une entente qui englobe bien d'autres choses. Si vous parlez des États-Unis et d'une entente avec les États-Unis, celle que nous avons conclue est à des années-lumière de toute autre entente que les États-Unis pourraient conclure.

Le président: Je remercie nos témoins.

Quelqu'un a-t-il une autre question? Très bien.

La séance est levée. Nous nous reverrons mercredi.

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.

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.

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