



Chambre des communes
CANADA

**Sous-comité du commerce international, des
différends commerciaux et des investissements
internationaux du Comité permanent des affaires
étrangères et du commerce international**

SINT • NUMÉRO 003 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 23 novembre 2004

—
Président

M. John Cannis

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

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

Sous-comité du commerce international, des différends commerciaux et des investissements internationaux du Comité permanent des affaires étrangères et du commerce international

Le mardi 23 novembre 2004

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.)): La séance est ouverte.

Nous allons expédier quelques questions d'ordre administratif avant de commencer. Cela ne prendra qu'un moment, messieurs, si vous voulez nous excuser le temps de régler quelques questions internes en rapport avec notre budget.

Je crois savoir que tout le monde a reçu la ventilation du projet de budget du comité. Si vous avez des remarques à ce sujet, je suis prêt à les entendre. Sinon, c'est une simple formalité et nous adoptons ce budget.

Si vous avez des commentaires, c'est le moment. Monsieur Obhrai, avez-vous eu l'occasion d'y jeter un coup d'oeil?

Pourquoi ne prenez-vous pas le temps d'en prendre connaissance et je fais un tour de table en attendant?

Marlene, est-ce que cela vous convient?

L'hon. Marlene Jennings (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, Lib.): Je n'ai pas de problème.

Le président: Cela dépend de vous, monsieur Obhrai. Nous en ferons une décision unanime avec un oui ou non.

En guise d'explication, bien que nous approuvions ce budget ici au niveau du sous-comité, le comité plénier devra donner également son aval.

M. Deepak Obhrai (Calgary-Est, PCC): Puis-je poser une question? Est-ce qu'il s'agit de dépenses générales ou bien est-ce qu'elles visent une étude en particulier?

Le président: C'est principalement pour les frais des témoins.

M. Deepak Obhrai: Oui, mais dans le cadre d'une étude.

Le président: C'est pour l'étude.

M. Deepak Obhrai: C'est spécifiquement pour cette étude.

Le président: C'est pour l'étude que nous avons en train.

M. Deepak Obhrai: Je ne vois pas de problème.

Le président: Est-ce adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Nous allons maintenant passer à l'ordre du jour.

J'ai le plaisir d'accueillir M. David Bradley, directeur général, et M. Ron Lennox, vice-président des Affaires réglementaires à l'Alliance canadienne du camionnage; M. Patrick Whalen, membre exécutif du Conseil d'administration de la Canadian/American Border Trade Alliance; et M. Matthew Wilson, directeur, Affaires

des consommateurs et de l'industrie, de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Soyez les bienvenus au comité, messieurs.

Je vous donne la parole. Est-ce que tout le monde va parler, ou bien une personne seulement?

Nous avons trois groupes au total, chacun disposant de dix minutes, et nous aurons ensuite une période de questions.

Nous allons commencer avec vous, monsieur Bradley, ou bien avez-vous décidé d'un autre ordre? Allez-y, monsieur Bradley.

M. David Bradley (directeur général, Alliance canadienne du camionnage): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du comité.

Je vais tâcher de ne pas utiliser entièrement mes dix minutes, bien qu'il soit toujours facile de s'enflammer sur ce sujet et nous pourrions vous parler toute la journée. Nous sommes néanmoins heureux de cette occasion de vous entretenir.

Premièrement, j'aimerais vous dire quelques mots sur le secteur du camionnage et son rôle dans les échanges commerciaux. Comme vous le savez, près d'un tiers du produit intérieur brut canadien dépend des échanges avec les États-Unis, 86 p. 100 de nos importations proviennent des États-Unis et le camionnage transporte les deux-tiers de tous ces échanges. Quelque 13 millions de camions traversent chaque année la frontière canado-américaine, soit un toutes les 2,5 secondes, sept jours par semaine, 24 heures par jours, 365 jours par an. Entre 80 et 85 p. 100 de ce volume transite par les six ou sept principaux passages frontaliers du pays. L'autoroute du Pacifique en C.-B., le sud de l'Ontario, avec Windsor/Sarnia et le pont de Niagara, ainsi que Lacolle au Québec sont les véritables points chauds s'agissant des volumes de trafic.

Quelqu'un m'a demandé ce matin à Ottawa si, après toutes ces années et après toutes ces dépenses et tous les pourparlers qui ont eu lieu au sujet de la frontière, cette dernière se porte mieux aujourd'hui que le 10 septembre 2001, et je peux vous dire très franchement que non, elle n'est pas en meilleur état. Les choses n'étaient pas parfaites et, avec la croissance des échanges, nous avertissions déjà à l'époque le gouvernement fédéral que si l'on n'investissait pas dans cette infrastructure, on allait tuer la poule aux oeufs d'or. Puis, le 11 septembre 2001 est survenu et je n'ai pas besoin de m'y attarder longuement, mais cet événement a eu au moins le mérite, à l'occasion et pendant quelque temps, de concentrer de nouveau notre attention sur l'importance de la frontière, avec manifestement cette fois-ci une nouvelle dynamique.

En l'état actuel des choses, les trois à quatre prochains mois seront déterminants pour l'avenir de la frontière. La possibilité existe aujourd'hui d'améliorer la situation à long terme à la frontière. Mais dans le même temps, nous courons un risque tout aussi grand d'aller dans la direction inverse et de voir les choses empirer considérablement, avec des résultats potentiellement désastreux pour l'investissement direct dans ce pays. Pour nous, c'est là le problème numéro un pour notre pays. Si nous n'obtenons plus notre juste part de l'investissement direct nouveau dans les usines et installations de production, s'il devient tout simplement plus facile de produire aux États-Unis pour éviter les problèmes à la frontière, il n'y aura plus besoin de camions ou de trains ou de navires pour transporter les produits canadiens, car il n'y en aura plus. Je pense donc que les mois qui viennent seront déterminants.

La mise en état de la frontière est une question extraordinairement complexe. La frontière fait partie d'un système et elle dépend manifestement d'une relation internationale bilatérale, si bien que ce problème doit être abordé de manière différente. Cependant, je pense que nous pouvons faire beaucoup de notre côté de la frontière pour assurer que la sève qui irrigue toute notre économie continue à couler.

Sans entrer dans les détails à ce stade, je pense que l'avenir de la frontière dépend réellement de trois éléments. Le premier est une mesure qui s'est avérée jusqu'à présent positive. Pour nous, la mesure la plus intéressante issue de l'accord sur la frontière intelligente en 30 points signé par le vice-premier ministre Manley et, à l'époque, le gouverneur Ridge fut l'introduction du programme EXPRES, un programme automatisant censément le franchissement de la frontière par les marchandises, c'est-à-dire autorisant la libre-circulation des personnes, marchandises et camions transportant des biens à faible risque, tandis que tous les autres sont obligés d'attendre : ceux qui soit ne sont pas connus ou au sujet desquels les autorités ont des questions, qu'il s'agisse du conducteur ou du fabricant, ce genre de choses. Nous étions en faveur de cette idée et le programme EXPRES existe maintenant depuis un peu plus d'un an—18 mois environ.

Je continue à penser qu'il reste l'un des meilleurs espoirs pour une frontière plus ouverte, mais comme tout nouveau programme, celui-ci souffre de quelques troubles de jeunesse et il reste encore beaucoup de travail à faire pour qu'il fonctionne adéquatement. Il existe des restrictions à certains points de passage et tous les postes ne sont pas équipés de voies réservées et autres installations qui seraient nécessaires pour en retirer tout le bénéfice.

• (1540)

C'est là un problème. Il relève en partie du gouvernement canadien, car le programme EXPRES est aussi un programme partagé. Nous devons travailler avec les Américains au niveau bilatéral dans ce domaine.

Un élément vital et qui dépend entièrement de nous, ici au Canada, c'est l'état de l'infrastructure frontalière à certains points de passage, avec le problème évident et critique à Windsor, mais aussi à Fort Erie où un deuxième pont est nécessaire. Nous sommes extrêmement frustrés par la lenteur avec laquelle les choses avancent, particulièrement à Windsor.

J'étais présent à l'annonce faite il y a déjà longtemps, en septembre 2002, lorsque le premier ministre fédéral de l'époque et le premier ministre de l'Ontario parlaient de l'urgence d'une solution non pas à long terme, mais à court ou moyen terme, à Windsor. Ils ont donné aux bureaucrates 60 jours pour dresser un plan, et nous

voici, plus de deux années plus tard, toujours sans un plan. Il existe manifestement des considérations locales difficiles et il importe que les problèmes locaux soient réglés et que les gens soient traités équitablement, mais en fin de compte, nous parlons là de la frontière du Canada. C'est la frontière terrestre la plus importante du monde sur le plan des échanges commerciaux et il faudra faire preuve de volonté politique car il semble que la solution soit de nature politique.

Mais en sus de tout cela, une réelle menace potentielle que le Canada, en dépit de tous ses efforts, ne pourra peut-être pas surmonter, réside dans la prolifération de mesures de sécurité américaines qui vont être introduites dans les prochains jours et mois. Nous remettrons au greffier une liste des diverses lois et mesures censées renforcer la sécurité du côté américain et qui toutes nous éloignent du modèle d'évaluation du risque du programme EXPRES et nous rapprochent d'un système où l'on vérifie chaque chose et chaque personne, tout le temps. Évidemment, la difficulté réside toujours dans les détails dans ce genre de choses et au sujet de certains des programmes les Américains se montrent prêts à transiger et travailler avec le gouvernement et l'industrie canadiens pour mettre au point quelque chose de praticable. Mais c'est une lutte constante.

La facilitation des échanges ne fait pas partie de la mission du Department of Homeland Security. Ce n'est pas là son rôle. Il faut par conséquent se montrer constamment vigilant. Nous, les entreprises et les pouvoirs publics canadiens devront sans cesse collaborer de manière transparente et en véritable partenariat si nous voulons prévaloir et éviter que certains de ces autres programmes, qu'il s'agisse de la U.S. Bioterrorism Act, de la U.S. Trade Act, de la Patriot Act, du programme US-VISIT, ne viennent pas annuler certains des gains réalisés avec le programme EXPRES ou diluer le retour sur l'investissement que nous pouvons retirer d'améliorations à Windsor et d'autres lieux. C'est donc une difficulté énorme.

Nous avons obtenu quelques succès. Le programme US-VISIT, ai-je remarqué dans vos notes de breffage, prévoit que tous les résidents permanents, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas citoyens canadiens, devront se prêter à un examen biométrique, comportant tant la prise d'une photo que des empreintes digitales, chaque fois qu'ils traversent la frontière. Cela nous inquiète, vu le nombre de chauffeurs de camion entrant dans cette catégorie, et nous craignons que cela ralentisse les formalités. Grâce à nos efforts et à ceux du gouvernement, nous venons d'apprendre ces derniers jours qu'effectivement les États-Unis ont accepté que les conducteurs de camion portant le formulaire d'exonération I-94 n'auront pas à subir l'examen secondaire chaque fois. Ils n'auront besoin de le faire qu'au plus tous les six mois, au moment du renouvellement des exonérations.

Il est toujours possible que tous les conducteurs inscrits au système EXPRES, quelle que soit leur citoyenneté, soient dispensés du programme US-VISIT. Je sais qu'il a fallu déployer des efforts considérables, de toutes parts, pour obtenir cela, mais ce n'est que l'une de plusieurs batailles de nature similaire que nous allons devoir livrer au cours des prochains mois.

• (1545)

Je reste optimiste malgré tout, mais il faudra une volonté politique claire. Des décisions vitales doivent être prises. Nous aimerions une vision globale pour la frontière canadienne, une vision qui considère la frontière comme un élément d'un système, un élément du réseau de distribution et il nous faudra reconquérir l'efficacité et la productivité que nous avons perdues depuis le 11 septembre 2001.

Je vous remercie de votre attention.

M. Matthew Wilson (directeur, Affaires relatifs aux consommateurs et à l'industrie, Association canadienne des constructeurs de véhicules): Merci, monsieur le président et membres du comité. Je me nomme Matthew Wilson et je représente l'Association canadienne des constructeurs de véhicules. Notre association comprend General Motors, Ford, DaimlerChrysler et International Truck and Engine Corporation au Canada. Nos membres sont les sociétés dominantes d'une industrie qui emploie près d'un demi-million de Canadiens. Elle contribue directement 12 p. 100 du PIB industriel du Canada. Elle représente environ 22 p. 100 des échanges de biens canadiens, soit un quart du commerce total avec les États-Unis et dégage un excédent commercial annuel d'environ 11,5 milliards de dollars.

Notre industrie joue un rôle important. Les membres de l'association de David transportent une bonne part de ces marchandises. En effet, une bonne partie du fret qu'ils transportent se compose des pièces automobiles et des véhicules assemblés fabriqués par nos membres.

Au cours des 40 dernières années, l'industrie automobile nord-américaine, auparavant cantonnée soit au Canada soit aux États-Unis, a acquis une envergure mondiale. Le Pacte automobile signé en 1965 a massivement contribué à la faculté des constructeurs de travailler d'un côté ou de l'autre de la frontière et d'exporter les véhicules finis sur l'autre marché, sans payer de droits de douane, pourvu que des niveaux appropriés soient maintenus.

Cela a permis au commerce automobile de se développer considérablement au fil des ans. Aujourd'hui, les échanges bilatéraux avec les États-Unis atteignent 140 milliards de dollars par an. Pour mettre ce chiffre en perspective, les échanges totaux du Canada avec le Japon et l'UE combinés se chiffrent à 103 milliards de dollars. C'est donc environ 40 p. 100 de plus que le commerce total du Canada avec tout le bloc européen et le Japon.

Avec ce niveau d'intégration élevé et la quantité d'échanges engendrée par nos membres, nous avons besoin d'une frontière perméable et d'un réseau infrastructurel sans faille, probablement beaucoup plus que n'importe quel autre secteur de l'économie canadienne. Comme David le disait, nous travaillons en ce sens depuis bien avant le 11 septembre. Ce n'est pas là un nouveau violon d'Ingres pour notre association ou nos membres. Ils s'efforcent de régler les problèmes à la frontière depuis bien avant le 11 septembre.

Avant le 11 septembre, il s'agissait principalement d'un problème d'infrastructure. Aujourd'hui, bien que certaines améliorations aient été apportées, les problèmes restent nombreux et David en a évoqué quelques-uns. Je vais simplement réitérer certaines choses qu'il a dites et ajouter quelques points.

Le premier aspect que je veux faire ressortir, ce sont les défis réglementaires auxquels nous sommes confrontés. Il semble que plus nous nous rapprochons des États-Unis et plus nous cherchons à harmoniser les formalités à la frontière, et plus les choses empirent.

Ces dernières années, nous avons vu la création du Department of Homeland Security aux États-Unis, ainsi que celle du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile au Canada. Les deux sont censés exercer la responsabilité globale de la frontière. Malheureusement, il existe quelque 44 organismes de part et d'autre qui ont également leur mot à dire sur ce qui se passe à la frontière. Depuis les administrations du transport jusqu'aux inspecteurs des aliments, aux douaniers, aux services d'immigration, à la police, aux organismes environnementaux et de protection des consommateurs,

tous réglementent un aspect de ce qui entre et sort de nos pays. Malheureusement, depuis le 11 septembre, la plupart de ces organismes travaillent chacun de leur côté pour essayer d'améliorer leur réglementation et prémunir leur domaine de responsabilité contre tout problème futur susceptible de surgir, afin de ne pas être blâmés au cas où quelque chose tourne mal à l'avenir.

Que se passe-t-il dans cette situation? C'est une situation où l'Agence des services frontaliers du Canada insiste très fort, tout comme les douanes américaines, pour que des informations électroniques préalables soient présentées pour toutes les marchandises entrant dans le pays. Malheureusement, la plupart des organismes qui ne relèvent pas d'eux—les 44 autres—n'acceptent pas ou ne délivrent pas de permis électroniques. Pour citer quelques exemples canadiens, il y a l'ACIA et le ministère de l'Agriculture, qui a ses homologues aux États-Unis, et CICan avec ses permis de sortie du territoire des matières dangereuses.

Aux États-Unis, c'est probablement encore pire. David a mentionné la Bioterrorism Act qui impose des contraintes de déclaration préalable qui sont différentes de celles des douanes. David a déjà évoqué le programme US-VISIT, qui impose aux résidents qui ne sont pas citoyens américains et canadiens une prise de photo et d'empreintes digitales alors que, aux dernières nouvelles, les conducteurs inscrits au système EXPRES, qui ont déjà donné leur photo et leurs empreintes digitales et subi une vérification sécuritaire complète, devaient néanmoins de nouveau présenter empreintes digitales et photo au titre de US-VISIT.

● (1550)

J'ai entendu aujourd'hui de nouvelles rumeurs en provenance des États-Unis disant que son programme C-TPAT va changer. D'après les quelques renseignements que j'ai eus jusqu'à présent, les modifications seraient assez considérables et obligerait les entreprises à investir sans que cela ne rapporte de grands avantages ni pour elles-mêmes ni pour les pouvoirs publics sur le plan de l'amélioration de la sécurité. Bien entendu, ce serait fait en espérant que le Canada emboîte le pas, ce qui cause un certain problème.

S'agissant de l'infrastructure, cela a été notre plus grosse difficulté jusqu'à présent. Nous avons ici quelques députés de Windsor et ils connaissent bien la situation là-bas. Les solutions à court terme qui ont été annoncées à Windsor remontent maintenant à trois ans, comme David l'a fait ressortir. On ne cesse de nous promettre des annonces prochainement. Malheureusement, nous ne sommes pas sûrs que quelque chose se fasse dans l'immédiat, et le court terme s'est maintenant transformé en moyen terme et deviendra bientôt le long terme.

Parlant du long terme, le mécanisme binational a dû effectuer une étude pour décider si un nouveau passage est nécessaire, ce qui est assez curieux sachant que pas mal d'études ont été faites au fil des ans. L'étude a conclu que oui, il faut un nouveau passage frontalier et nous en sommes là. Toutefois, il faudra attendre au moins encore neuf ans avant qu'un nouveau passage frontalier s'ouvre dans la région de Windsor-Detroit, qui est le corridor le plus crucial que nous ayons.

Depuis la signature du Pacte automobile, le commerce automobile est passé de 1,3 milliard de dollars en 1965 à 140 milliards de dollars aujourd'hui, comme je l'ai indiqué. Cela signifie qu'en une seule semaine il passe autant de fret par la frontière qu'il en circulait pendant toute l'année il y a 40 ans. Or, depuis, pas un seul nouveau pont n'a été construit dans cette région cruciale du sud de l'Ontario. Tous ces éléments sont bien mis en évidence dans votre document d'information que j'ai reçu en début de séance.

Le pont de la Paix a ouvert en 1927, le pont Ambassador en 1929, le tunnel Detroit-Windsor en 1930, le pont Blue Water en 1938 et a été doublé en 1998, et le pont Lewiston-Queenston en 1962. Pire encore, peut-être, les routes et artères commerciales clés menant à ces ponts ont été construites à peu près à la même époque. Qu'il s'agisse de la série 400 ou de la QEW dans le sud de l'Ontario, qui relie tous ces grands postes frontaliers ou, parfois, de routes municipales, cette voirie ne peut possiblement pas suffire aux exigences d'aujourd'hui et à tout le trafic qui y circule.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Nous vivons dans un monde où une attente de deux heures à la frontière est devenue courante. Cela ne peut plus durer. Cela exerce un grave impact sur la capacité du Canada d'attirer des investissements. On le voit dans le secteur automobile aujourd'hui, où il devient de plus en plus difficile d'attirer des investissements. Lorsqu'on sait que le marché américain représente 93 p. 100 du marché nord-américain et que l'on cherche à attirer des investissements ici, cela devient très difficile lorsque les heures d'attente à la frontière sont aussi longues.

Le dernier point que j'aimerais aborder, c'est la coopération canado-américaine. Le prétraitement annoncé il y a quelques semaines par l'ex-première ministre McLellan et le Homeland Security Secretary Tom Ridge semble être un bon début. Dans l'immédiat, cela pourrait nous aider à aplanir certaines des difficultés infrastructurelles. Le goulot d'étranglement se verrait repoussé loin des ponts vers des autoroutes qui sont anciennes, mais à certains postes frontaliers cela pourrait faciliter les choses à court terme.

Il faut travailler sur ces solutions sans tarder et les mettre en place afin que les gens sachent ce qui se passe. Nous avons la stratégie dont David a parlé, celle de la modernisation de notre frontière.

Je m'en tiendrai là. Je répondrai volontiers à vos questions.

Merci.

• (1555)

Le président: Merci, monsieur Wilson.

Merci, monsieur Bradley.

Monsieur Whalen.

M. Patrick Whalen (membre exécutif du Conseil d'administration, Canadian/American Border Trade Alliance): Merci, monsieur le président. C'est un plaisir que d'être parmi vous.

Notre directeur exécutif et président, Jim Phillips, vous adresse ses excuses. Il n'a pu venir aujourd'hui.

La Canadian/American Border Trade Alliance est une organisation transcontinentale, binationale et largement représentative puisqu'y participent 27 États frontaliers ou proches de la frontière canado-américaine, du Maine jusqu'à l'État de Washington, Alaska compris, ainsi que toutes les provinces canadiennes.

Nous avons un réseau combiné comprenant plus de 60 000 sociétés et organisations. Nos membres couvrent tout l'éventail des parties prenantes intéressées au franchissement de la frontière, soit les producteurs, expéditeurs, courtiers, transporteurs, exploitants de ponts et tunnels, chambres de commerce, associations professionnelles et commerciales, organismes de développement économique et gouvernementaux.

Les pouvoirs publics canadiens et américains continuent d'affirmer que les flux commerciaux Canada-États-Unis sont vigoureux, que les relations canado-américaines sont étroites et solides et que les conditions économiques fondamentales au Canada et aux États-Unis sont excellentes.

Une bonne partie de ce que j'ai noté dans mon texte a déjà été dit, mais j'y aborde aussi quelques enjeux plus larges et je vous demande donc votre indulgence.

La Déclaration sur la frontière intelligente et le plan d'action en 32 points pour la frontière canado-américaine ont été signés et largement mis en oeuvre. La majorité des recommandations spécifiques faites antérieurement ont été incorporées dans le plan d'action en 32 points pour une frontière intelligente.

Tous les points sauf deux ont été soit mis en oeuvre soit sont en cours de réalisation. Actuellement, des informations erronées et des rumeurs sont source de confusion et de craintes non fondées et contreproductives ainsi que d'attitudes négatives sans fondement. Par conséquent, nous pensons important de souligner que nous, le Canada et les États-Unis, devons déterminer de concert quelles sont les menaces communes concrètes, d'où elles proviennent, et continuer à élaborer un plan conjoint pour le déploiement des ressources combinées de nos deux pays.

Le bouleversement amené par le 11 septembre continue à faire de la sécurité le premier impératif. C'est là une réalité permanente. On peut l'atteindre tout en réaménageant les formalités frontalières de manière à faciliter la circulation des personnes et des biens à faible risque, avec des périodes d'attente moins longues que celles jamais réalisées avant le 11 septembre.

Deux déclarations récentes définissent la réalité de la frontière américano-canadienne future. Le commissaire Robert Bonner, responsable des douanes et de la protection frontalière du Department of Homeland Security, parle expressément des objectifs jumeaux que sont la sécurité publique et la sécurité économique. Ces buts ne sont plus considérés comme distincts ou opposés.

Le secrétaire du Department of Homeland Security, M. Tom Ridge, déclare: « La sécurité publique et la sécurité économique ne peuvent être poursuivies l'une aux dépens de l'autre ». Nous avons toujours su que les marchandises et les personnes ne seront pas admises sans examen, mais nous n'avons pas non plus l'intention de risquer la sécurité économique au nom de la sécurité publique. Ne vous y trompez pas, il y aura des modifications profondes dans la façon de travailler et il est dans la nature humaine de résister au changement.

La clé de l'atteinte de la sécurité publique de concert avec la sécurité économique, tout en réduisant sensiblement les encombrements et retards, réside dans la participation au mécanisme d'inscription des personnes à faible risque et de prénotification: le système NEXUS pour les personnes, le système EXPRES pour les marchandises et le système MINI-EXPRES pour les expéditeurs à faible volume qui est prévu pour l'avenir.

La masse critique de participants à NEXUS et EXPRES doit être obtenue grâce à une nouvelle grande initiative de coopération consistant en éducation, information et promotion de la part tant des pouvoirs publics que des organisations commerciales et touristiques, de façon à rendre visibles les avantages des formalités accélérées tant pour les marchandises que les personnes.

L'initiative de sécurité des conteneurs, ou ISC, établit l'information préalable actuelle sur le fret maritime. L'information doit être transmise 24 heures avant le chargement. La totalité des 20 grands ports du monde ont déjà signé. Ils traitent 75 p. 100 des conteneurs à destination des États-Unis.

Le programme canado-américain de ciblage des échanges fonctionne bien. Depuis que l'ISC cible les conteneurs à haut risque, environ 4 p. 100 des conteneurs sont examinés. Les gros transporteurs maritimes participent.

● (1600)

Avec l'ISC, les conteneurs passeront plus facilement par les ports de destination, en moins de temps qu'auparavant. Les conteneurs ciblés par les États-Unis dans les ports canadiens, et inversement, devraient traverser la frontière canado-américaine par voie ferrée ou camion sans autre retard.

Dans le cas du fret routier, l'information préalable avant l'arrivée du camion à la frontière est devenue obligatoire le 15 novembre, du moins aux grands postes frontaliers. Le but est d'autoriser le ciblage pour gestion du risque, lequel résulte en une décision feu rouge ou feu vert à l'arrivée. D'ici l'automne 2005, le Canada mettra en place des procédures harmonisées à l'entrée dans le pays. Des manifestes électroniques obligatoires seront exigés en 2005 pour tous les camions à l'entrée aux États-Unis. L'information préalable aura un effet considérable sur la réduction de la congestion et de l'attente à la frontière terrestre. Les camions qui reçoivent le feu vert à leur arrivée —qui devraient représenter plus de 90 p. 100—traverseront la frontière de façon beaucoup plus efficace que jamais auparavant.

La clé réside dans l'accès à la guérite de première inspection sans délai d'attente. Des mécanismes tels que la séparation du trafic assureront cet accès. Ces initiatives ont aussi des effets positifs sur la qualité de l'air en réduisant la marche au ralenti des camions et donc leurs émissions. Le système ICA canadien sera mis en place en trois phases en 2005 et 2006, avec les délais d'information préalable harmonisés avec ceux des États-Unis.

Pour réaliser ce qui reste à faire, nous bénéficions de la coopération très étroite des nombreuses parties concernées dans les deux pays, avec en particulier l'engagement personnel des vice-premiers ministres John Manley et Anne McLellan et du secrétaire du Department of Homeland Security, Tom Ridge. Ensemble, ces leaders ont déplacé des montagnes et des paradigmes. Cependant, en dépit des percées et initiatives, il demeure que les formalités frontalières actuelles, tant pour les marchandises que les personnes en situation régulière, restent une entrave et le resteront jusqu'à ce que tous les 32 points du plan soient pleinement réalisés.

Plus particulièrement, l'ouverture de la totalité des voies de première inspection du côté américain de la frontière n'est pas garantie en raison du manque d'inspecteurs au Department of Homeland Security. L'Agence canadienne des services frontaliers a également besoin d'effectifs supplémentaires.

Deuxièmement, il est crucial de déplacer le point de contrôle soit vers le point de départ soit vers le périmètre—autrement dit, décentraliser la frontière—de façon à faciliter le mouvement des marchandises et personnes à faible risque à la frontière canado-américaine.

Troisièmement, pour accélérer le passage des marchandises, le gouvernement canadien doit autoriser les fonctionnaires américains à travailler en sol canadien et inversement pour assurer le traitement des personnes et des biens quel que soit le mode de transport—terrestre, maritime ou aérien. C'est là le fondement de la mise en place de zones de traitement conjoint aux postes frontaliers terrestres. Ces zones permettront l'application simultanée des lois des deux pays par des représentants des agences respectives, que la zone soit située en territoire canadien ou américain. Selon les possibilités physiques, les situations varieront, le poste de contrôle étant parfois situé aux États-Unis et parfois au Canada.

Les deux seuls éléments du plan en 32 points qui paraissent douteux à court terme sans intervention législative sont les points 15, le dédouanement loin de la frontière, et le point 16, les installations conjointes.

Quatrièmement, les formalités d'immigration doivent être effectuées dans le pays source, de telle façon que seules les personnes admissibles puissent physiquement mettre le pied sur le territoire américain ou canadien. On fermera donc la porte à ces personnes au point d'origine.

Cinquièmement, les contraintes physiques et infrastructurelles à la frontière doivent être surmontées. Les camions EXPRES et d'autres à faible risque et vides sont actuellement entravés par l'impossibilité physique d'accéder à la voie d'inspection primaire. La réalité actuelle est que le camion le moins préparé dans chaque file dicte le temps d'attente de tous les conducteurs préparés. Une attente de 45 minutes, ou comme Matt l'a dit, de deux heures avant d'arriver à la guérite primaire, franchie en quelques secondes, est ridicule. Cela coûte extrêmement cher tant à l'expéditeur qu'au transporteur et est source de gaspillage de carburant.

Il faut canaliser les camions de telle façon que tous les camions préparés et(ou) préautorisés soient traités en tandem, sans devoir attendre inutilement dans une file, avant ceux qui ne sont pas préparés ou exigent du temps supplémentaire. La solution exige une gestion du trafic sur les routes d'approche et des centres de traitement des véhicules commerciaux en amont afin de détourner les camions non préparés avant qu'ils ne viennent encombrer les voies d'inspection primaire.

● (1605)

Sixièmement, la polyvalence des effectifs. Différents organismes interviennent à la frontière et un aspect sur lequel travaille la CAN/AM Border Trade Alliance, c'est la polyvalence des agents de la FDA, des douanes et de la protection frontalière de telle façon que les inspections intervenant après 17 h ou en fin de semaine, lorsque la FDA n'est pas là, puissent être assurées par les douaniers.

Nous travaillons également sur l'harmonisation des exigences de notification préalable. Les douanes demandent actuellement une heure de préavis et la FDA deux heures.

Nous aimerions également que les douaniers et agents de protection frontalière américains et canadiens suivent une formation croisée de façon à pouvoir effectuer les inspections dans les deux sens aux postes frontaliers à faible volume. Cela ne porterait pas sur le trafic commercial, mais sur les voitures particulières. Il existe beaucoup de points de passage aux Maritimes ou au Québec, jouxtant le Maine, où seulement quatre ou cinq véhicules à l'heure traversent dans les deux sens. Nous pensons qu'il ne sert à rien d'avoir du personnel de nos deux agences à ces postes frontaliers.

Une frontière perméable est requise entre le Canada et les États-Unis pour l'activité connue, légale et à faible risque. Nous avons besoin d'une frontière techniquement intelligente et de renseignements pour toutes les autres activités. La vitalité économique est le fondement de la puissance d'un pays dans le contexte mondial. Nous devons assurer une frontière canado-américaine propice aux échanges commerciaux, quels que soient les niveaux de sécurité que nous devons appliquer. Nous devons examiner ce qui n'est pas nécessaire sur le 49e parallèle et ce qui pourrait être fait mieux et plus efficacement. Il faut une initiative conjointe et fondée sur le bon sens et la coopération de la part des organismes, des usagers et des élus, tant du Parlement que du Congrès américain, ainsi que des pouvoirs locaux, afin de pouvoir finaliser les solutions à la question essentielle: comment s'y prendre? Surtout, nous devons adopter une mentalité telle que l'on demande comment faire les choses plutôt que pourquoi on ne le peut pas.

Merci beaucoup.

Le président: Nous allons commencer avec M. Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci à tous les témoins d'avoir comparu aujourd'hui. Votre témoignage est incroyablement crucial pour la recherche de solutions à cet enjeu commercial très important, un enjeu national et international.

Je vais commencer avec l'amélioration des formalités, qui semble être le domaine sur lequel le gouvernement concentre la plus grande part de son attention. J'aimerais mettre le doigt sur quelques problèmes et vous demander de nous apporter quelques précisions.

À l'heure actuelle, d'après ce que les parties prenantes m'ont dit, vu les contraintes du prédouanement, il n'est pas facile de changer de point de passage. Advenant qu'il se pose un problème au pont Ambassador, par exemple, on ne peut simplement prendre la route et se rendre au pont Blue Water et traverser à ce poste-là. Je parle bien sûr de la traversée dans le sens Canada-États-Unis.

J'aimerais que vous nous parliez des effets sur l'industrie automobile, advenant une pénurie de pièces, par exemple s'il y a des pièces défectueuses. J'ai vécu cela lorsque je travaillais chez un constructeur. Nous recevions un lot de transmissions défectueuses et l'usine se trouvait à l'arrêt lorsqu'il fallait un certain nombre d'heures de préavis avant de pouvoir traverser la frontière. Les pièces ne parvenaient pas à l'usine en temps voulu. J'aimerais que vous parliez un peu de cet aspect.

En outre, il se pose quelques problèmes avec l'éminence des échéances du programme EXPRES américain. Il y a eu un report, crois-je savoir, mais on ne tient guère au courant les entreprises qui passent contrat avec les sociétés de camionnage.

Le dernier aspect est que le programme EXPRES n'est pas pleinement optimisé en raison du manque de capacité à la frontière. Autrement dit, il n'y a en gros qu'une seule voie, particulièrement au pont Ambassador. S'il se produit une crevaillon ou un accident sur le pont, on ne peut accéder à la voie EXPRES.

Pourriez-vous brièvement nous en dire un peu plus sur ces questions, côté amélioration des formalités?

M. David Bradley: Je vais commencer.

Cela fait beaucoup de questions. Je répondrai en disant que toute la difficulté réside dans les détails dès que l'on parle de processus, surtout s'agissant des expéditions en direction sud. Suite à certains programmes américains auxquels nous sommes confrontés, qu'il s'agisse des renseignements à produire ou d'autres formalités, le temps requis pour passer la frontière peut augmenter et augmente effectivement. On entend toutes sortes de chiffres et de rumeurs,

mais tout bien pesé, les chiffres que j'ai entendus et qui me paraissent proches de la réalité sont les suivants.

Avant le 11 septembre, il fallait environ 30 secondes à la guérite d'inspection primaire. Donc, c'était 30 secondes une fois arrivé à la guérite. S'il y avait une file d'attente avant d'arriver là, c'est un problème tout à fait différent. On me dit maintenant que la moyenne est sensiblement plus élevée et le chiffre de deux minutes me reste en tête. Si l'on songe que le volume du trafic franchissant la frontière a doublé au cours des 10 à 15 dernières années, et si le temps requis au guichet primaire a triplé ou quadruplé pour remplir ces formalités, il n'est pas étonnant qu'il y ait un ralentissement. Il ne faut pas beaucoup de camions avant que l'on commence à avoir une longue file d'attente.

Mais s'il existe une cause spécifique, nous cherchons à y remédier.

• (1610)

M. Ron Lennox (vice-président, Affaires réglementaires, Alliance canadienne du camionnage): Je pourrais peut-être vous donner un exemple précis qu'un transporteur m'a raconté l'autre jour.

David a dit combien les prochains mois seront cruciaux car toute une série d'exigences nouvelles vont prendre effet. Avec cette règle d'information préalable sur le fret en vigueur depuis le 15 novembre, les transporteurs de marchandises sous douane rencontrent des problèmes. Ils transmettent les renseignements par avance à la frontière, et généralement parlant, cela marche bien. Le courtier fait son travail et la cargaison est autorisée et part au stade de l'inspection primaire. Le problème auquel ils se heurtent, c'est qu'ils ne peuvent plus placer sous douane un envoi à destination des États-Unis qui n'est pas préautorisé. La seule option alors est que le camion fasse demi-tour.

Ce sont là des points de détails au sujet desquels nous discutons depuis quelques temps avec les douanes et la police des frontières du côté américain. J'espère que nous pourrions aplanir ces difficultés, mais cela exige un travail énorme.

M. Matthew Wilson: Je vais prendre quelques instants pour vous parler du système EXPRES. Nos membres ont probablement été les premières sociétés, tant canadiennes qu'américaines, à s'inscrire au programme EXPRES. Environ 80 p. 100 du volume de leurs expéditions dans les deux directions sont couverts par le programme EXPRES. Je ne sais pas quels sont les volumes traités aujourd'hui sous le régime du programme, mais la grande majorité de toutes les expéditions EXPRES dans les deux directions sont des marchandises automobiles que nos membres envoient dans un sens ou dans l'autre.

Nous sommes favorables au programme. Nous pensons qu'il est bon. Nous pensons que c'est par ce moyen que la sécurité et la facilitation des échanges pourront aller de pair à l'avenir. Néanmoins, nous travaillons très fort pour aplanir les difficultés et amener le programme où il en est.

Vous demandez pourquoi plus de compagnies ne s'inscrivent pas. Beaucoup ont peur des lourds investissements qu'il faut consentir, lorsqu'on est importateur, pour participer à ces programmes. Pour la plupart des compagnies, le coût de la mise en place d'un programme comme ISC-EXPRES a beaucoup baissé, mais le fait est qu'elles vont attendre pour voir comment les choses tournent. Il y a eu tellement de modifications de la réglementation tant au Canada et aux États-Unis, s'agissant de faire traverser la frontière de des marchandises. Si j'étais une entreprise confrontée à un investissement de même 50 000 \$ seulement dans la sécurité et l'observation de la loi, j'y regarderais probablement à deux fois tant que je ne serais pas sûr si le programme ne va pas changer dans six mois ou un an.

J'ai mentionné le programme C-TPAT américain et les changements qui pourraient y être apportés et dont on discute chez notre voisin. Eh bien, cela a des répercussions directes sur le programme EXPRES à l'entrée aux États-Unis. Du côté américain, c'est le fondement du programme EXPRES qui est en jeu. Pour une société qui envisage d'investir, il est difficile de prendre cette décision lorsqu'on ne sait pas où l'on va. Voilà le premier point.

Ma deuxième remarque portera sur ce que l'on pourrait faire pour améliorer le programme. Nous avons beaucoup parlé d'infrastructure à l'approche des postes frontaliers; jusqu'à présent nous avons un avantage très mince. Le pont Ambassador a ouvert maintenant une voie réservée dans les deux directions, nord et sud... et les camions peuvent circuler sur la voie de gauche de Huron Church. Cela a représenté un grand avantage pour notre industrie. C'est un gros progrès.

Mais si vous regardez le point Blue Water, avec des voies de séparation réservées sur toute la longueur du pont, c'est là où il faut agir pour que le programme devienne réellement attrayant. Si vous pouvez dire que—prenez n'importe quel chiffre—le délai d'attente sera d'une heure ou deux heures pour ceux qui ne sont pas préapprouvés et à faible risque, et de seulement cinq minutes pour tous les autres, vous voyez là un retour direct sur l'investissement. Un importateur, un transporteur, un courtier, n'importe qui pourra savoir que l'investissement sera rentable. Mais jusqu'à présent, ces avantages restent limités.

Le pont Blue Water est un excellent exemple d'une situation où le programme est fantastique et où l'on a fait un réellement bon travail. Mais à l'entrée au Canada, vous ne pouvez sortir de l'autoroute pour accéder à l'esplanade. Donc, un camion EXPRES, une fois qu'il tourne l'angle et descend de l'autoroute peut traverser directement, mais il doit faire la queue sur l'autoroute pour accéder à la rampe. Apparemment, ils travaillent à une solution.

Voilà le genre de choses sur lesquelles nous travaillons et qu'elle a été notre expérience du programme jusqu'à présent.

Vous avez mentionné un aspect clé, un système de livraison urgente de pièces. On nous a promis, avec la mouture originale d'EXPRES il y a quelques années que, quelles que soient les conditions sécuritaires, les voyageurs EXPRES et NEXUS pourraient franchir la frontière. Il est absolument exclu aujourd'hui, si quelque chose survenait à un poste frontalier, que quiconque puisse passer.

Il suffit de regarder la grève il y a quelques semaines. Cela a été un désastre absolu à la frontière canado-américaine, à la plupart des grands postes frontaliers, surtout à Sarnia. Je sais que nos amis des syndicats étaient censés se joindre à nous aujourd'hui et je regrette qu'ils ne soient pas là. Tout en admettant parfaitement qu'ils aient le droit de faire grève, cette dernière a rendu la situation très difficile.

On a vu alors l'effet limité d'un programme de préautorisation. Lorsque quelque chose tourne mal, nous n'avons tout simplement pas l'infrastructure pour faire face.

Nous avons demandé qu'un mécanisme soit mis en place pour que nous sachions au moins, en situation d'urgence, qui appeler. Avec un volume aussi énorme d'échanges dépendant de trois de nos membres, ces derniers déterminent largement avec leurs cargaisons les encombrements, surtout aux deux ou trois postes frontaliers du sud de l'Ontario. Nous ne parvenons pas à obtenir de réponse claire sur quel plan est prévu, à quoi il ressemblerait, ni qui il faudrait appeler au cas où une situation comme celle-là se produise. Nous pensons qu'il est vital d'avoir en place un plan d'urgence binational de telle façon que, si une crise sécuritaire survient, les cargaisons EXPRES et les voyageurs NEXUS, ceux qui ont prouvé qu'ils présentent un faible risque, puissent franchir la frontière.

●(1615)

Voilà donc plusieurs choses sur lesquelles nous avons travaillé pour essayer d'améliorer EXPRES. Nous pensons que chaque importateur pourrait y adhérer. Les coûts de mise en oeuvre à l'intérieur des compagnies ont énormément baissé. Nous en avons fait la promotion autant que possible. Nos groupes, surtout David et l'ACC, ainsi que Can/AM BTA et quelques autres, poussent réellement en faveur d'une plus large adoption par les entreprises.

Une fois que les accrocs initiaux auront été aplanis, je pense que le programme deviendra plus attrayant et que nous pourrions aller plus loin sur le plan de l'intégration et amener plus de compagnies à adhérer et accroître encore plus les volumes.

M. David Bradley: Je vais vous faire part d'une de mes préoccupations. Je ne suis pas autant convaincu que certains que nos gouvernements pourront faire marcher ces programmes, avec les milliards de transactions à traiter par jour, avec les ressources qu'ils ont à leur disposition, face à toutes les situations—et je songe particulièrement aux États-Unis. Je ne pense pas qu'ils vont pouvoir faire face à toute cette masse de données et prendre des décisions virtuellement instantanées, s'agissant de donner ou non le feu vert à un camion. Lorsque vous travaillez à flux tendus... Ne parlons même pas de crise, il faut que cela fonctionne dans un système de livraison juste-à-temps normal.

La confusion tient en partie—et personne ne veut l'admettre publiquement, bien sûr,—au fait que les Américains ne cessent de reculer, de reporter les échéances. On vous dit que dans 30 jours vous serez frappé d'une amende, ou que votre camion devra faire demi-tour ou que vos marchandises seront bloquées si vous ne faites pas x, y et z. Puis, au bout de 30 jours, ils réalisent que non seulement l'industrie n'a pas été capable d'absorber tout cela et de mettre en place l'administration, mais eux non plus.

On vous dit que si vous avez l'agrément EXPRES, il vous suffit d'une prénotification une demi-heure à l'avance. Cela devrait suffire pour la plupart des expéditions, à moins que vous vous trouviez être situé à Windsor et que vous avez besoin de traverser rapidement la frontière, auquel cas une demi-heure est un problème en soi. Mais personne ne songe que les courtiers en douane font partie de l'équation également. Ils disent aujourd'hui à leurs clients, les sociétés de camionnage, qu'il leur faut au moins quatre heures de préavis avant cette demi-heure pour EXPRES ou cette heure pour non-EXPRES. Cela complique les choses.

Nous avons appris en août, avant l'introduction des règles de prémodification, celles qui ont démarré le 15 novembre, que le programme le plus populaire, celui que l'on appelle le système de mainlevée à la ligne d'inspection primaire—aussi appelé système BRASS—traite environ 50 p. 100 du fret international. En août, ils ont dit que tout conducteur voulant continuer à participer à BRASS devait être inscrit à EXPRES.

D'accord. Nous nous mettons donc au travail. En date d'aujourd'hui, selon l'estimation des deux gouvernements, il existe environ 90 000 conducteurs de camions qui traversent la frontière. Il y a dix jours encore, environ 47 000 sur ces 90 000 étaient quelque part dans le système. Sur ces 47 000, environ 23 000, donc mettons 25 p. 100 de la main-d'oeuvre traversant la frontière, avaient leur carte EXPRES. Près de 11 000, si ma mémoire est bonne, ont été agréés mais n'avaient pas encore retiré leur carte, et il y en avait 20 000 autres qui étaient Dieu sait où quelque part dans le système.

Une voix: Qui est responsable de cela?

M. David Bradley: Les deux gouvernements. Il faut être agréé et par les autorités canadiennes et par les autorités américaines pour s'inscrire à EXPRES. Il faut subir les deux...

Une voix: Tout le monde... les chauffeurs n'ont pas retiré leur carte.

M. David Bradley: Non, c'est juste.

Les chauffeurs de camion savent très bien respecter les échéances de leurs clients. Mais ils n'aiment guère devoir se rendre dans un bureau du gouvernement pour qu'on prenne leur photo et leurs empreintes digitales, sans qu'ils sachent pour quoi faire. Il y a donc un travail à faire à ce niveau.

Nous rencontrons les Américains pour leur dire, écoutez, nous n'avons que 25 p. 100 des chauffeurs qui sont prêts à s'occuper de 25 p. 100 des marchandises, en dépit des efforts de tout le monde. Et nous leur avons dit, vous pouvez l'avoir votre délai du 15 novembre, mais ce sera le chaos à la frontière.

•(1620)

Nous avons calculé que pour les 20 000 et quelque qui sont dans le système—et d'après ce que nous avons compris encore 10 000 autres ont fait leur demande au cours des dix derniers jours environ—étant donné les délais actuels et le temps et le travail requis pour que les gens se fassent enregistrer et passent par le système, il leur faudra au moins jusqu'au 15 mai pour que les chauffeurs dans le système soient prêts pour le programme EXPRES.

Et c'est là qu'on nous répond, d'accord, nous vous accorderons 30 jours, mais au bout des 30 jours vous allez commencer à vous voir imposer des amendes de 5 000 \$ ou de 10 000 \$ ou alors il vous faudra faire demi-tour avec votre camion avant le pont. Ce n'est pas comme cela que les choses fonctionnent dans la vraie vie. Il nous faut être réalistes quant à certaines de ces choses, et les ressources doivent être là pour que l'on puisse se conformer.

On nous avait promis l'été dernier que nous aurions ce que l'on appelle des centres d'inscription portatifs, des centres qui auraient été mis à la disposition des chauffeurs de camion là où ils se trouvent au lieu que ce soit eux qui aient à se rendre là où se trouvent les bureaux du gouvernement, ce qui aurait facilité les choses. Or, ces centres vont enfin prendre la route en janvier, mais cela ne nous aide pas beaucoup s'agissant de respecter la date limite qui nous été imposée.

Il y a donc toutes sortes de choses. L'industrie a du mal à composer avec tout cela, mais je pense que le gouvernement connaît lui aussi des difficultés. Or, le Congrès a imposé tout cela aux bureaucraties américaines, et il est extrêmement difficile pour les

Canadiens et le gouvernement canadien de demeurer sur l'écran radar et d'obtenir une écoute. Mais nous n'avons pas le choix car, comme l'a indiqué Pat, tout est examiné à travers la lentille de la sécurité. Vous ne pouvez pas vous aller à Washington et parler de faciliter le commerce. Peu m'importe ce que les gens disent lorsqu'ils viennent ici à Ottawa, lorsque vous vous rendez à Washington et que vous parlez aux Américains, il n'est question que de sécurité, et cela leur est parfaitement égal ce qui préoccupe les Canadiens. Je vous mets au défi de trouver quoi que ce soit dans la Homeland Security Act qui parle de facilitation des échanges; cela n'y figure absolument pas. Or, c'est notre priorité numéro un.

Je pense que l'un des plus gros problèmes auxquels nous autres Canadiens nous trouvons confrontés c'est cette complaisance à l'égard de la frontière. Nous en avons été saisis en 2001 et au début de 2002, mais je ne suis pas convaincu que nous en soyons saisis à l'heure actuelle. Ce n'est certainement pas une question dont j'ai entendu parler lors des élections. Mais sans cela, et si nous ne maintenons pas notre vigilance, nous sommes la nation la plus vulnérable au monde du fait de nos relations commerciales particulières avec cet autre pays et du fait que le gros des marchandises, que cela nous plaise ou non, soient transportées par camion.

Nous passons beaucoup de temps dans ce pays à parler d'essayer de changer l'économie afin que celle-ci s'inscrive dans la vision du système de transport de quelqu'un, au lieu de bâtir un système de transport qui satisfasse les besoins de l'économie, une économie axée sur le commerce.

•(1625)

Le président: Pour le premier tour, nous allons entendre Marlene, puis nous reviendrons à...

En fait, j'aurais une petite question rapide pour le panel. Vous avez parlé tout à l'heure du programme EXPRES, puis vous avez indiqué, monsieur Wilson, que même les membres inscrits doivent être soumis à la dactyloscopie.

Qui en fait la demande et pourquoi? D'après ce que j'ai compris, ces personnes auront déjà été préapprouvées et soumises à la dactyloscopie, etc., dans le cadre du système EXPRES. Je pense que c'est vous qui avez mentionné cela, monsieur Wilson.

M. Matthew Wilson: Je l'ai, en effet, mentionné. David pourrait sans doute beaucoup mieux répondre que moi.

D'après ce que j'ai compris du fonctionnement du système, ou en tout cas de son fonctionnement jusqu'ici, dans le cadre du programme EXPRES, le conducteur se présente pour son enregistrement et c'est alors qu'on procède à la vérification de sécurité, à la prise d'empreintes digitales des dix doigts, à la prise d'une photo numérique qui est apposée sur la carte, et tout est beau. Le programme US-VISIT, qui correspond au volet immigration des douanes américaines, exige de nouvelles empreintes digitales et la prise de photo de tout non-résident.

Pour vous donner un ordre de grandeur, d'après ce que j'entends, 25 p. 100 des nouveaux conducteurs commerciaux chez General Motors sont d'origine ou pakistanaise ou indienne et sont ou non-résidents ou néo-immigrants au Canada. David pourrait sans doute expliquer cela beaucoup mieux que moi, mais il est question d'un nombre important de camionneurs qui traversent la frontière. Étant donné les pénuries de chauffeurs que l'on connaît, si cette exigence est maintenue, cela englobera beaucoup de gens, et beaucoup de camions seront garés dans la file secondaire à la frontière américaine en attendant que leurs chauffeurs passent à la dactyloscopie, surtout si ces personnes ont déjà fait faire une fois leurs empreintes digitales et la photo.

Le président: Merci.

M. David Bradley: J'ignore s'il y en a parmi vous qui sont amateurs de *Seinfeld*, mais je trouve que c'est une bonne façon de faire passer mon message au sujet de tout cela. Vous rappelez-vous de l'épisode dans lequel le portefeuille de George était très épais parce qu'il y transportait toute sa vie? Eh bien, il nous faudra des portefeuilles tout aussi épais avec toutes les cartes que les Américains veulent que l'on ait, et qui exigent toutes la même vérification de sécurité FBI/GRC.

Avec la création de cette formidable organisation de la Homeland Security, les gens pensent que l'on va démonter les silos et les royaumes qui existent dans d'autres départements. Tel n'est pas le cas. Ils ont plus d'argent qu'ils n'auraient jamais pu imaginer. Matthew a tout à fait raison. Personne ne veut être celui qui laisse passer le mauvais élément, alors chacun axe tout sur la protection pour veiller à ce qu'il fasse tout ce qui est possible pour éviter que quoi que ce soit n'arrive.

En plus de la carte EXPRES, vous avez le programme US-VISIT, qui exige des identificateurs biométriques. Ils ont, depuis, changé cela : ce ne sera plus en janvier, mais en mars. Tout camionneur aux États-Unis qui transporte des matières dangereuses, y compris savon, whisky, et choses du genre, sera également tenu de faire indiquer cela sur son permis de conduire. C'est quelque chose que nous ne faisons pas du tout au Canada, alors nous ne savons pas comment nous allons nous y prendre pour nous y conformer.

Ils sont également en train de mettre à l'épreuve une chose qu'ils appellent la carte d'identité du travailleur des transports. Ils pensent qu'un jour ou l'autre quelque 3 millions de travailleurs des transports américains vont être tenus d'avoir cette carte pour accéder aux ports, aux entreprises de camionnage, aux aéroports, etc. Encore une fois, cela va exiger une vérification de sécurité, la même que celle que vous aurez déjà subie.

Parce que nous pensons pouvoir faire d'une pierre plusieurs coups, ce que nous proposons pour le programme EXPRES c'est ceci. Encore une fois, nous appuyons tous le programme EXPRES, mais il vit des difficultés de croissance et nous ne constatons pas, dans tous les cas, les pleins avantages que nous pourrions réaliser grâce à lui. Pourquoi ne pas utiliser la carte EXPRES comme élément de base dans la construction des autres programmes?

Peut-être qu'il vous faut une autre carte, mais, bon sang, est-il vraiment nécessaire de subir une vérification de sécurité cinq, six ou sept fois? Si c'est cela qui se produit, les gens diront qu'ils ne veulent pas s'embarrasser de tout cela. Ils resteront ou au Canada ou aux États-Unis et ne traverseront plus la frontière.

Nous avons marqué certains progrès s'agissant de bâtir quelque chose à partir de la carte EXPRES, mais c'est une lutte. Pour chaque programme, vous recommencez à zéro, expliquant aux gens quel est

le programme EXPRES et il faut également l'appui politique. Cela suppose d'énormes efforts.

Nous sommes en train de perdre des camionneurs. Il y en a certains qui ne remplissent pas les conditions. Peut-être qu'il y a quelque chose dans leurs antécédents ou autre. C'est très bien, mais il semble que cela importe peu qu'ils aient été réhabilités ou non. Ces genres de choses vont se produire.

D'autres nous disent qu'ils ne veulent pas s'embarrasser de tout cela, qu'ils ne vont pas passer deux ou trois heures chaque jour à faire la queue pour se faire interroger par le type qui les a interrogés hier, la veille, et l'avant-veille. Nous vivons à l'heure actuelle une pénurie de chauffeurs de camion, et celle-ci ne va que s'aggraver tant et aussi longtemps que toutes ces choses ne sont pas traitées d'une façon efficiente, transparente et juste. Si l'on vous refuse une carte EXPRES, il vous est impossible de savoir pourquoi. On ne vous le dira pas.

● (1630)

M. Patrick Whalen: Pourrais-je enchaîner et vous donner un exemple?

Voici la carte NEXUS. Lorsque je traverse la frontière, les inspecteurs des douanes des deux côtés de la frontière peuvent me demander une preuve de citoyenneté. Si je leur montre mon permis de conduire, ils me disent qu'ils veulent une preuve de citoyenneté. Si je n'ai pas mon passeport avec moi, je me dis que cette carte devrait suffire, mais ce n'est pas le cas. Elle est pourtant émise par le gouvernement. Mes empreintes digitales et ma photo y figurent. Ils peuvent afficher cette photo sur l'écran tout comme ils peuvent y afficher mes empreintes digitales, mais ils préfèrent prendre mon certificat de naissance, qui est vieux de plusieurs années— et je ne vous dirai pas de combien—comme preuve de citoyenneté.

M. Matthew Wilson: Pour enchaîner là-dessus, cela nous ramène également au problème des chauffeurs. Bien que le programme NEXUS soit formidable, il ne fonctionne que pour le passage frontalier pour lequel vous vous êtes inscrit. Si vous habitez Toronto, vous avez le choix entre six ou sept différents postes frontaliers qui sont à quelques heures de Toronto, mais vous ne pouvez pas traverser à chacun avec une carte NEXUS.

Le programme NEXUS Air s'en vient. Ce programme est assorti d'exigences tout à fait différentes et il vous faudra vous soumettre à nouveau à tout le processus.

Et ce n'est pas juste du côté du camionnage, c'est également le cas du côté des voyageurs. Comme l'a dit David, tout cela n'est pas nécessaire. L'on vous pose fois après fois les mêmes questions. On vous tire le même portrait et on prélève les mêmes empreintes digitales. Tous ces éléments devraient être simplifiés et versés, si la chose est possible, dans un seul et même programme.

Le président: Merci.

Madame Jennings.

L'hon. Marlene Jennings: Je vous remercie beaucoup de vos exposés qui, il me faut le dire, ont été très exhaustifs et très clairs.

Vous avez fait plusieurs remarques très importantes au sujet de certains des manquements, si je peux utiliser ce terme. Un point qui semble ressortir est que les ministères gouvernementaux qui ont une certaine autorité ou une certaine compétence à l'égard de quelque chose qui traverse notre frontière canado-américaine sont en train de fonctionner dans des silos et, ce faisant, ont rendu plus complexe la réalisation de l'objectif, soit la réalisation d'une sécurité nationale bien contrôlée à nos postes frontaliers.

Beaucoup de ce que vous avez dit semble concerner surtout les États-Unis, du fait de leur vigilance sécuritaire accrue. Personne, je pense, ne reprocherait ni ne devrait reprocher aux États-Unis leur grande préoccupation à l'égard de la sécurité, mais nombre des faiblesses que vous avez décrites sont attribuables aux silos qui existent aux États-Unis.

Ces mêmes silos existent-ils au Canada et pour la totalité des modes de transport? Vous venez à l'instant de parler du camionnage—qui est un mode terrestre—mais vous parlez maintenant d'un programme NEXUS pour le transport aérien. À votre connaissance, prévoit-on une certaine intégration, en tout cas du côté canadien, pour ce programme NEXUS, par exemple?

Revenant à ce que vous avez dit au sujet de la carte EXPRES et du programme NEXUS—soit que cela ne vaut que pour un poste frontalier—y a-t-il en cours entre les deux gouvernements et les agences responsables des discussions en vue d'étendre cela, de telle sorte qu'une fois que vous avez été approuvé, que ce soit en vertu du programme EXPRES ou en vertu de NEXUS, cela vaille pour tout poste frontalier, par exemple, ou tout aéroport, si cela était en vigueur dans les aéroports?

Pensez-vous que du côté canadien au moins le gouvernement est en train de faire ce qu'il devrait faire pour démanteler les silos du côté canadien et encourager les Américains à faire de même? Voilà pour la première chose.

La deuxième chose, monsieur Bradley, c'est que vous avez souligné un point très important lorsque vous avez dit qu'aux États-Unis tout est envisagé sous la lentille de la sécurité nationale et non pas sous celle du commerce, et qu'il arrive que la politique ait beaucoup plus de poids que l'évaluation scientifique des risques réels sur le plan sécurité ou l'efficacité d'un certain programme ou d'une certaine idée. Je ne vais pas parler ici maintenant de notre gouvernement, je vais parler des parlementaires. Estimez-vous que les parlementaires canadiens font assez pour engager nos homologues aux États-Unis, tant au Congrès qu'au niveau des gouverneurs, des États et des villes, s'agissant d'éduquer, si possible—si c'est cela qu'il faut—et de sensibiliser, pour voir si nous ne pourrions pas créer un élan en vue de démonter certains de ces silos?

C'est une question plutôt longue, et je m'en excuse.

• (1635)

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Permettez que j'intervienne. Oui, c'est une longue question. Serait-il possible de nous donner des réponses un peu plus rapides ou un peu plus courtes? Les députés sont nombreux à vouloir poser des questions, et nous aimerions que chacun ait son tour dans le temps dont nous disposons. Il ne nous reste plus qu'une heure.

L'hon. Marlene Jennings: Permettez que j'ajoute que si vous n'avez pas suffisamment de temps pour nous donner une réponse exhaustive, vous pouvez toujours répondre par écrit aux membres du comité, par l'intermédiaire du président, ce qui nous conviendrait très bien.

M. David Bradley: Je répondrai aux deux questions en disant tout d'abord que du côté canadien la situation s'améliore sur les deux plans, comparativement à la situation dans laquelle nous nous trouvons peut-être il y a deux ans. D'après ce que nous avons compris, des comités ont été récemment créés; il y a un comité spécial du Cabinet qui réunit, je pense, autour de la table les bons joueurs. Mais la situation demeure difficile.

Ce que nous prônons, faute d'un meilleur terme, c'est un tsar de frontière—un ministre qui disposerait et des pouvoirs et de l'argent

nécessaires pour faire quelque chose. Il nous a maintes fois fallu satisfaire plusieurs ministres pour obtenir que les gens avancent dans la même direction, et cela a un petit peu alourdi les choses. Nous estimons qu'il pourrait y avoir davantage d'amélioration de ce point de vue-là.

Selon ma propre expérience des rencontres que j'ai eues à Ottawa avec différents ministres, je pense qu'il y en a jusqu'ici trois qui m'ont chacun dit qu'ils sont responsables de l'infrastructure. Cela complique un peu les choses. Je n'ai pas encore réussi, par exemple, à identifier le ministre qui est responsable en bout de ligne de la décision à Windsor. C'est tout simplement ainsi pour le moment.

Je trouve que nous commençons à mieux faire dans le cadre de nos relations avec les gens du Congrès, les gouverneurs et ceux qui oeuvrent à d'autres niveaux à l'intérieur des différents États américains. Certaines des décisions relativement à l'idée d'avoir un bureau d'intervention à Washington qui soit rattaché à l'ambassade ont fourni un bon point de départ. Mais, quoi que nous fassions, il nous faudra faire plus.

En matière de transport, par exemple, à Transports Canada, où l'on traite aujourd'hui beaucoup plus que par le passé de questions internationales, l'on continue de consacrer beaucoup de temps à des questions transnationales à l'égard desquelles le Canada semble se trouver dans un vide, ne sachant pas où se trouvent les gros marchés.

Cela commence donc à bouger, mais il y a encore place à l'amélioration.

M. Ron Lennox: Permettez-moi d'ajouter un exemple concret. Vous avez parlé de silos et de la question de savoir si nous faisons ou non assez ici au Canada pour démanteler ceux que nous avons peut-être.

Cela fait quelque temps déjà que l'industrie demande que soit élargie la gamme des produits visés par le Programme d'autocotisation des douanes, qui est en quelque sorte la base de EXPRES—et c'est un bon programme. Les produits alimentaires sont une catégorie qui est souvent mentionnée; elle n'est pas admissible à ce programme. Nous avons récemment appris que l'Agence des services frontaliers du Canada et Agriculture et Agroalimentaire Canada ont convenu de commencer à en discuter dans le détail. Nous sommes très heureux de ces signaux qui nous viennent du gouvernement et nous espérons bien sûr qu'il en ressortira quelque chose.

• (1640)

M. Matthew Wilson: Je n'ai pas grand-chose à ajouter. En ce qui concerne la possibilité que les silos au Canada soient différents de ceux aux États-Unis, je pense que pour nombre de ces mesures le Canada a commencé par regarder ce que faisaient les États-Unis pour un peu leur emboîter le pas, ce qui est une bonne chose, pour la plupart, car nous pouvons les laisser forcer un peu les choses. Pour notre industrie, à tout le moins, cela semble faciliter les choses lorsque ce sont eux qui bougent en premier : ils peuvent faire des erreurs, et nous, nous suivons un petit peu plus tard. Cela peut parfois nous aider. J'ignore si d'autres ont vécu cette même expérience, mais dans certains cas ce n'est pas une mauvaise chose que les Américains se lancent en premier.

Les silos sont lentement en train de tomber au Canada. La création du super-ministère, si vous voulez l'appeler comme cela, a été utile, bien que de nombreuses agences continuent de se trouver à l'extérieur, mais cela fait moins d'un an que cette structure existe et elle a fait un assez bon travail de rassemblement.

Je partage l'avis de David lorsqu'il dit que nous pourrions toujours faire plus aux États-Unis pour rehausser notre profil, pour faire mieux connaître nos positions et pour veiller à ce qu'ils comprennent à quel point ils dépendent eux aussi du commerce canadien. Ce travail n'est toujours pas aussi bien fait qu'il devrait l'être et il y a toujours place à l'amélioration.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Merci.

Voulez-vous dire quelque chose?

M. Patrick Whalen: J'aimerais simplement me faire l'écho du dernier commentaire de Matt. Je pense qu'il est impératif que les Canadiens parviennent à faire passer le message aux citoyens des États-Unis et leur fassent comprendre à quel point la relation commerciale avec le Canada est importante pour eux, et ce surtout dans les États qui sont loin de la frontière, comme le Tennessee, où il y a une usine de construction automobile qui dépend de pièces en provenance du Canada. Si ces pièces ne peuvent pas traverser la frontière, alors cette usine va fermer et les travailleurs seront mis à pied. Ils sont, je pense, au nombre de 9 000.

M. Matthew Wilson: Commerce International Canada a une merveilleuse carte qui montre le Canada d'un côté et les États-Unis de l'autre et qui donne la ventilation du commerce dans les deux sens pour chaque État et chaque province. Il lui faut faire un meilleur travail de diffusion de ces renseignements et il lui faudrait les afficher sur son site Web. La dernière fois que j'ai vérifié, ils n'y figuraient pas. Ce genre d'initiative aide vraiment.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Merci beaucoup.

Monsieur Paquette.

[Français]

M. Pierre Paquette (Joliette, BQ): Monsieur le président, je m'excuse auprès des invités d'avoir manqué leur présentation. Avant de leur poser mes questions, je dois dire qu'on m'informe qu'il y aurait eu mésentente concernant les règles d'attribution des tours de parole. Selon ce que j'avais compris, le président peut faire preuve d'une certaine souplesse à cet égard, mais en s'inspirant des règles du grand comité. Normalement, après le Parti conservateur, c'est le Bloc québécois qui aurait dû prendre la parole.

Je veux donc qu'on clarifie ces questions à la prochaine rencontre du comité, et je veux que ce soit le premier point à l'ordre du jour. On commence notre travail et il n'est pas trop tard pour s'assurer que tout soit dans l'ordre. Je n'avais compris d'aucune façon que cela était laissé à la discrétion du président. J'avais compris que dans le cadre du travail du sous-comité, comme cela a toujours été le cas d'ailleurs, il y avait une certaine souplesse, mais que l'ordre des intervenants était le même qu'au grand comité.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Monsieur Paquette, le greffier examinera l'accord qui est intervenu, et le président antérieur, qui est vice-président ici, qui a choisi ceci, s'y penchera.

Allez-y.

[Français]

M. Pierre Paquette: Allez-vous nous en parler avant la prochaine réunion ou au début de la prochaine réunion?

Je m'adresse maintenant aux témoins. On vous a beaucoup interpellés. Malheureusement, j'ai manqué les premières questions sur ce que le gouvernement des provinces et le gouvernement fédéral devraient faire. Quels devraient être les efforts des Américains concernant la fluidité de nos rapports transfrontaliers? Si vous étiez

M. Martin, dans le cadre de la rencontre prévue la semaine prochaine, les 30 novembre et 1^{er} décembre, avec M. Bush, quel message adresseriez-vous à ce dernier ou quelles garanties cherchiez-vous à obtenir de lui concernant ce dossier?

[Traduction]

M. Matthew Wilson: Vous êtes chaque fois le premier à parler, depuis le tout début, Ron, alors allez-y.

M. Ron Lennox: Merci.

Je ne demanderais même pas de garantie sur quoi que ce soit. J'aimerais simplement toujours être en affaires la semaine prochaine.

● (1645)

M. David Bradley: Je pense qu'il nous faut comprendre en tant que Canadiens que c'est avec ce marché que nous voulons faire affaire et que c'est à ce marché que nous voulons avoir accès. Nous sommes importants en tant que fournisseurs des États-Unis, mais en bout de ligne, nous n'avons pas un marché national suffisamment important pour être autonomes. Ils exercent... et ils ont toujours mis davantage l'accent sur la sécurité nationale que nous, pour des raisons évidentes. Nous, nous avons toujours mis davantage l'accent sur le commerce.

Je pense que ce qu'il nous faut faire, et certainement ce que nous tous ici autour de la table faisons, et je pense que notre gouvernement tente lui aussi de le faire, c'est assurer le Président que nous veillerons à relever tous les défis en matière de sécurité, que nos entreprises ne posent ni ne poseront de risque de sécurité pour les États-Unis, et que la relation commerciale qui a été si bénéfique pour les deux pays va croître. La frontière doit être gérée d'un point de vue binational. Nous n'obtiendrons jamais de garantie là-dessus, et je tremble à l'idée d'un nouvel attentat. Aux États-Unis, ils pensent que la question est de savoir quand et non pas si cela se produira. Voilà donc le message que je livrerais.

Il y a également autre chose que je lui dirais. La dernière fois que le secrétaire Ridge était en ville pour rencontrer le vice-premier ministre, lors de l'une des rencontres auxquelles j'étais présent, il a évoqué la situation à Windsor. Il a parlé de la nécessité pour le Canada d'investir dans l'infrastructure de notre côté de la frontière également. J'aimerais qu'on lui donne l'assurance et des garanties—ainsi qu'à nos industries—que nous avons bel et bien une vision à plus long terme pour le financement de l'infrastructure des transports dans ce pays et notamment aux passages frontaliers les plus importants.

M. Matthew Wilson: Je suis du même avis que David dans tout ce qu'il dit. J'ajouterais simplement une chose à l'un des points qu'il a fait ressortir. Tout de suite après le 11 septembre, et l'Accord entre le Canada et les États-Unis sur leur frontière commune a appuyé cela, l'on a mis l'accent sur l'élimination ou l'atténuation de la frontière canado-américaine pour insister plutôt sur le périmètre. Le Canada et les États-Unis sont amis et nous sommes partenaires dans tout cela et nous voulons travailler autant que possible avec eux pour régler les préoccupations qu'ils peuvent avoir.

Patrick a mentionné plus tôt la stratégie axée sur le périmètre, mais toute notre attention a été concentrée sur les changements et les superpositions de réglementation à la frontière canado-américaine. S'il est un message à ajouter à ce que disait David, c'est qu'il importe de mettre l'accent sur le fait que ce n'est pas nous la menace. Nous faisons tout ce que nous pouvons à l'interne, et nous pouvons appuyer cela avec la politique nationale en matière de sécurité et un grand nombre d'autres belles mesures qui ont été prises au niveau fédéral. Il est clair que l'on peut toujours faire plus et l'on peut rassurer le Président à cet égard. Mais l'accent devrait être mis sur nos périmètres, sur les zones internationales où existent les vraies menaces. Je ne pense pas qu'ici nous soyons la vraie menace, et je pense que les Américains s'en rendent bien compte; c'est tout simplement que nous ne leur en donnons pas toujours toutes les assurances qu'il faudrait sans doute.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Monsieur Masse.

M. Brian Masse (Windsor-Ouest, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aimerais commencer par souligner l'important commentaire fait par MM. Bradley et Wilson et selon lequel il y avait un déficit d'infrastructure et de ressources avant le 11 septembre. J'étais conseiller municipal pour la région de Windsor et j'ai vu les queues s'allonger année après année sur Huron Church Road. Récemment, la situation a été meilleure; nous n'avons connu que deux mauvaises journées depuis l'adoption la semaine dernière des nouvelles mesures. Depuis l'ouverture des quatre guérites en juin, la situation a été bien meilleure pour nous.

Je vais commencer par poser mes questions, et vous pourrez ensuite répondre.

J'aimerais savoir si l'un quelconque des membres de vos organisations, après être passé par ces mesures de sécurité, s'est vu accuser d'être une menace à la sécurité des États-Unis. J'aimerais savoir si vous gardez des statistiques là-dessus, par poste frontalier ou autre, et s'il est déjà arrivé que des personnes soient accusées d'être des menaces à la sécurité.

Deuxièmement, je sais que des frustrations ont été exprimées relativement au processus en place au corridor de Windsor. Je sais par exemple que le processus de 60 jours qui a été instauré n'a pas été inclusif en ce qui concerne la communauté. C'est ainsi que l'on a vu deux intervenants privés tenter de vendre leur prétendue solution, en opposition l'un contre l'autre, dans le but de rallier organisations et groupes. En fait, il y en a qui financent des planchodromes ou qui leur promettent de l'argent, qui font installer des panneaux publicitaires et d'autres choses du genre. C'est clairement un milieu malsain.

Ce que je préconise c'est une administration frontalière publique pour la région qui fasse preuve de la prudence requise. Il y a le tunnel pour les automobiles, le tunnel pour les trains, le pont Ambassador ainsi que le ferry, et tout cela est symbiotique. Ce qui arrive à l'un a une incidence sur l'autre. J'arguerais que c'est la même chose dans le cas de Sarnia.

Seriez-vous favorables à une initiative du genre qui nous aide avec cela, étant donné que 22 des 24 passages par pont ou par tunnel entre le Canada et les États-Unis sont des biens publics et sont dotés d'administrations ou de commissions publiques d'un côté ou de l'autre de la frontière? S'agit-il là de quelque chose que vous envisageriez d'appuyer en tant qu'effort de collaboration? Il nous faudrait bien sûr traiter de la privatisation de l'un de ces éléments, et il y en a peut-être d'autres qui suivront.

Je sais que vous avez eu des discussions avec le maire de Windsor au sujet du rapport Schwartz qui s'en vient. Les services de David Estrin ont été retenus et la situation est devenue si bizarre et emberlificotée que la municipalité a dû dépenser près de 1,5 million de dollars pour une caisse spéciale pour la ville de Windsor. LaSalle a déjà mis de l'argent de côté et je pense qu'il en est de même pour Tecumseh, ce pour lutter contre le lancement de projets d'infrastructure gouvernementaux, du fait de l'absence de la diligence requise. Où en êtes-vous dans ce processus? Je sais que vous avez exprimé certaines inquiétudes à cet égard. Cela m'a rassuré qu'il y ait au moins un processus invitant la participation du public, car c'était un processus de 60 jours qui était prévu, et j'avais vu le conseil municipal examiner de plus près un arrêt de quatre jours que les propositions qui devaient régler notre plus important couloir frontalier.

Où donc en êtes-vous en la matière?

Enfin, en ce qui concerne la nouvelle loi sur ce tsar de la frontière qui s'en vient aux États-Unis, il s'agit d'une idée intéressante, comme vous nous l'avez très bien expliqué. Je réfléchissais à ma propre région et à l'élément coordination. Dans quelle mesure pensez-vous que cela fonctionnerait pour l'ensemble du Canada si ce devait être mis en oeuvre?

• (1650)

M. David Bradley: Je vais commencer par la deuxième question, car je l'ai en tête.

• (1655)

M. Brian Masse: Excusez-moi. Je vous ai un petit peu bombardé, mais vous vous débrouillez fort bien pour répondre.

M. David Bradley: Ça va.

Je conviens avec vous que si l'on remonte jusqu'en septembre 2002, le processus de 60 jours était clairement insatisfaisant. J'ai participé à certaines des discussions et si ma mémoire est exacte il y avait des gens de la ville mais peut-être pas des communautés. Je pense que le problème auquel nous avons toujours été confrontés est que tout ce commerce et tout ce trafic camion se mêlent aux communautés. Dans la mesure où l'on n'a pas suffisamment tenu compte de cela, l'on peut affirmer que c'était un manquement dans le processus initial.

Oui, nous avons vu depuis... Je me demande quelle proportion de la communauté communique avec nous. Dans quelle mesure entendons-nous les opinions de la communauté et non pas simplement celles de personnes qui se prononcent pour ou contre une proposition donnée, pour quelque raison? J'ai dit au maire qu'en ce qui concerne le processus qu'il a lancé il y a environ un an, après son élection, s'il pouvait retourner en arrière, ce serait peut-être la façon dont il aurait fallu aborder les choses dès le départ.

Quant à la question d'avoir un processus plus ouvert englobant la communauté, à l'occasion ce n'a pas été particulièrement ouvert dans le cadre de son processus non plus, le résultat en étant que nous attendons tous impatiemment le rapport de Gridlock Sam. J'ignore si l'un quelconque d'entre nous a une bonne idée de ce qu'il renferme véritablement ou sait s'il traite ou non des problèmes.

J'aurais voulu voir les deux paliers de gouvernement supérieurs à l'époque offrir autre chose à la communauté, lui dire qu'ils examineraient ce que la communauté aimait et n'aimait pas dans le plan à neuf points et ce qu'il serait possible de faire pour apaiser les craintes de la communauté. Nous pourrions alors voir combien d'éléments du plan pourraient être récupérés et entreprendre la consultation appropriée.

J'ignore, monsieur Masse, s'il est ou non acceptable qu'un conseil municipal ait un droit de veto sur une question nationale ou internationale, mais il faut à tout le moins tenir compte de ses vues. Je ne sais pas non plus s'il était nécessaire que cela demande autant de temps. En ce qui nous concerne, pendant des années, chaque fois que je me rendais dans votre collectivité, j'y étais *persona non grata* parce que j'étais le type qui s'était exprimé au nom de tous les camionneurs qui doivent s'arrêter à chaque stop lors de leur traversée de la collectivité—il nous faut enlever ces camions de Huron Church Road. Il nous faut faire en sorte qu'ils circulent de façon plus fluide afin qu'ils ne polluent pas l'atmosphère et tout le reste.

Lorsque le plan à neuf points est sorti, ce n'était pas ce à quoi je m'étais attendu, mais j'y ai relevé une certaine élégance.

M. Brian Masse: Mais vous aviez des intérêts dans l'une des actions.

M. David Bradley: Non, c'est faux. Nous n'appuyons pas...

M. Brian Masse: Ils ont donc utilisé votre nom sans que vous le sachiez.

M. David Bradley: Non. Ils m'ont demandé une lettre d'appui—nous parlons ici du DRTP—et j'ai dit d'accord parce que l'idée me semblait bonne. Cela éliminait l'aspect voiture-camion et mettait les camions dans un endroit à part. Il y avait déjà une infrastructure en place et les chemins de fer s'en servaient. Tout le monde veut un système multimodal. Eh bien, nous allions en bout de ligne devoir payer pour le nouveau tunnel ferroviaire, alors dans le cadre d'un plan d'ensemble, nous avons dit très bien. Si les administrateurs du pont Ambassador ou la MichCan International Bridge Co. m'avaient demandé une lettre pour leurs propositions, je leur en aurais donnée à eux aussi, car j'ai toujours dit que je n'allais pas choisir un perdant et un gagnant. Je pense que tous ont du mérite.

Ce qui m'a plu avec le plan à neuf points c'est que le réseau routier assurait la liaison à chaque élément. J'ai ensuite dit à ces deux intervenants en particulier—parce que MichCan est un petit peu plus loin—« La balle est maintenant dans votre camp. Vous avez dit pouvoir faire cela sans contribution financière gouvernementale si l'infrastructure était là à votre porte. Or, elle est maintenant là, alors voyons de quel bois vous vous chauffez ». Voilà ce que j'ai dit.

M. Brian Masse: C'est pourquoi je tentais de tirer cela au clair.

Avec l'administration frontalière publique, combien parmi vos membres ont été accusés?

M. David Bradley: En ce qui concerne le nombre de membres qui ont été accusés, je ne sais pas—en tout cas pas, pour reprendre les termes que vous avez employés, d'être une menace à la sécurité.

M. Brian Masse: C'est une question énorme pour la Chambre. Nous faisons tout cela à cause de mesures de sécurité, mais aucun de vos membres n'a en fait été accusé.

M. Ron Lennox: Je n'en connais pas qui l'ait été. Bien sûr, vous pouvez vous voir imposer des amendes et des sanctions si vous violez la loi à la frontière.

J'imagine que là où cela intervient c'est dans l'examen initial des conducteurs, et un nombre relativement petit de chauffeurs de camion qui ont demandé la carte EXPRES et qui ont subi les analyses de sécurité ont en fait été écartés. Je pense qu'il se fait beaucoup d'auto-vérifications—ce sera le fait de gens qui savent qu'ils ne devraient sans doute pas faire de demande parce que l'on découvrira quelque chose dans leur dossier.

M. Brian Masse: Par exemple qu'ils se sont fait prendre en train de fumer de la marijuana ou autre chose du genre.

M. Ron Lennox: Oui, exactement.

M. David Bradley: Je pense qu'on nous fait sans cesse des rappels au sujet de la marijuana lorsqu'on travaille aux États-Unis.

Nous avons vu des cas de chauffeurs qui se sont vu refuser leur carte EXPRES mais sans qu'on leur dise pourquoi. Représentaient-ils ou non une menace pour la sécurité? Ils me disent qu'ils ne posent aucun risque du genre et qu'ils n'ont jamais rien fait de mal, bien sûr, mais je ne sais pas.

M. Patrick Whalen: En ce qui concerne l'agence frontalière, si vous venez à Buffalo vous y verrez un parfait exemple de situation où cela fonctionne et un parfait exemple de situation où cela ne fonctionne pas. Je pense que le pont Lewiston-Queenston va être un très bon exemple de la façon dont une agence peut s'occuper de l'infrastructure. C'est sans doute tout à fait le contraire dans le cas du pont Peace. Les deux relèvent d'agences internationales.

M. Brian Masse: C'est parce qu'il y a une poursuite privée relativement au projet de Fort Erie, n'est-ce pas? Cela a été retardé du fait que la Canadian Transit Company et que l'administration publique se concurrencent pour un autre passage.

M. Patrick Whalen: Il s'agit là d'une entrave plus récente, mais si vous remontez au début du processus d'ajout de voies au-dessus de la rivière Niagara à Buffalo et à Fort Erie, je ne pense pas que ces gars-là aient été sur le coup dès le départ, et nous n'avons malgré tout pas réussi. C'est à cause de la participation de la communauté. Il y a moins de gens qui habitent les environs de Lewiston et de Queenston, à proximité du passage, alors il n'y a tout simplement pas autant d'engagement de la part de la communauté.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Merci beaucoup. Nous entamons maintenant le deuxième tour.

Nous allons commencer avec M. Watson, qui sera suivi de Mark Eykling.

M. Jeff Watson: Merci. Cette discussion est en train de devenir très productive.

L'on a beaucoup parlé des silos aux États-Unis. Eh bien, les problèmes américains échappent pour la plupart largement à notre contrôle, alors j'aimerais nous ramener aux problèmes de notre gouvernement fédéral en la matière, à des questions sur lesquelles nous pouvons exercer beaucoup plus de contrôle.

Tout d'abord, il y a ici un manque de vision. J'ai été heureux d'entendre quelqu'un—je pense que c'est vous, monsieur Bradley—parler du contexte économique entourant la prise de décisions en matière de transport. J'ai lu le récent 12^e rapport du Comité des affaires étrangères portant sur la région Asie-Pacifique. Il renferme 27 recommandations dont aucune ne traite de l'infrastructure ni de la façon de déplacer ou de mettre à profit à l'intérieur du continent les possibilités qui existent à Vancouver. Avec la montée de la Chine et de l'Union européenne et de notre besoin, possiblement, de faire équipe avec les États-Unis en tant que bloc commercial pour nombre de ces dossiers, il faut savoir que cela a de profondes ramifications pour les axes commerciaux nord-sud. Le contexte économique est certainement très important et c'est pourquoi les décisions en matière d'infrastructure coulent presque de source à différents passages frontaliers.

Pour ce qui est de la question du leadership, il y a deux mois j'ai écrit au premier ministre demandant que l'on nomme un tsar de la frontière. Je n'ai toujours pas reçu de réponse du premier ministre là-dessus. Le plan de portes d'entrée à neuf points a été rejeté par une municipalité. La phase un du programme Let's Get Windsor-Essex Moving a été négociée, mais rien n'a encore bougé là-dessus, alors rien ne bouge pour Windsor et Essex. Et maintenant nous avons le rapport Schwartz, dont le gouvernement fédéral a déjà dit qu'il servirait de base pour la phase deux et non pas pour la solution finale. En mars, lorsque le premier ministre s'est pointé à Windsor et a déclaré qu'ils étaient au volant, c'était là une cession critique de leadership, dans ce dossier d'envergure nationale et internationale, à une municipalité.

Nous venons tout juste de parler de problèmes de processus. Si l'on veut optimiser ces programmes, et je songe tout particulièrement au programme EXPRES, il me semble qu'il nous faut—et c'est le quatrième grave manquement de la part de notre gouvernement fédéral—une décision très prochaine en matière de capacité additionnelle ou au-dessus ou en-dessous de notre frontière. Étant donné que le processus binational recommande qu'il y ait quelque chose d'ici 2013, j'aimerais bien que l'on ramène le délai aux quatre ou cinq prochaines années.

On a parlé de trois possibilités pour faire quelque chose en vue d'augmenter la capacité à la frontière, qu'il s'agisse de doubler le service de ferry, de doubler le pont ou de creuser une tranchée couverte avec le DRTP. L'industrie a elle aussi été silencieuse là-dessus, et j'aimerais que certaines voix de l'industrie fassent le coup de feu et répondent à la question : faudra-t-il d'ici cinq ans une infrastructure ou une capacité à court terme quel que soit le processus binational à long terme? Et, encore une fois, la question des ferrys n'est pas une question d'infrastructure mais bien une question de capacité en ce sens que cela n'exige pas la construction d'un pont.

Je vais laisser l'industrie répondre.

● (1700)

M. Patrick Whalen: Oui, l'infrastructure est définitivement une question, surtout aux points de traversée en Ontario. Il n'y a pas suffisamment de voies au-dessus de la rivière Niagara, cela je peux vous le dire. Il y a trois voies au-dessus de la rivière entre Buffalo et Fort Erie et lorsque vous songez au volume de trafic qui traverse la frontière chaque jour, il est incroyable qu'il n'y ait pas davantage de retards. Je sais que la même situation existe au point de passage du Michigan.

Alors oui, il y a un problème d'infrastructure.

M. Matthew Wilson: Nous ressemblons beaucoup à l'ACC en ce sens que cela ne nous intéresse pas de choisir des gagnants et des perdants dans tout cela. Nous souhaitons voir un maximum de développement au fur et à mesure de la multiplication des passages frontaliers. Le fait que les gens soient nombreux à se faire embobiner pour parler d'un poste frontalier fait un petit peur. Nous avons parlé chiffres—j'ai fourni tous ces chiffres—et je peux vous les redonner tous de nouveau, mais l'importance de l'augmentation du commerce constatée depuis qu'on a ouvert le tout dernier poste frontalier est ridicule. Et l'on parle d'un seul passage supplémentaire. À moins qu'il ne soit large de 12 voies, il ne sert vraiment à rien de parler d'un seul nouveau passage.

Il nous faut lancer ce processus. Que ce soit un DRTP, le doublement du pont Ambassador ou l'ajout de trois ou quatre ferrys, nous serons en faveur de tout et de n'importe quoi qui ajoutera de la capacité aux passages frontaliers. Nous n'allons pas choisir de

gagnants et de perdants. Nous ne sommes vraiment pas difficiles; nous voulons simplement qu'il y ait davantage de capacité et j'espère que l'ACC et que les autres groupes adhéreront à ce commentaire.

En ce qui concerne vos délais à court terme, je blaguais avec un collègue avant de partir lui disant que si un nouveau poste frontalier devait s'ouvrir en 2013, et c'est de cela que nous parlons, au moins il serait pertinent. On pourrait l'ouvrir en guise de cadeau d'anniversaire pour l'ALE—ce sera son 25^e anniversaire—ce qui est plutôt triste s'agissant de parler de choses dans ce contexte-là. Cela traîne depuis si longtemps.

Mais d'après ce que nous disent les gens du gouvernement qui participent aux consultations, ils ont si peur des litiges—et il y en a eu avec chaque nouveau passage frontalier—qu'ils vont mettre les points sur tous les i et barrer tous les t pour éviter le moindre accrocs devant les tribunaux une fois qu'ils auront pris leur décision. Si c'est ce qu'il faut pour que cela se fasse en 2013, alors au moins il y a là une date. Si cela commence à s'embourber devant les tribunaux et tout le reste, ce pourrait être reporté à beaucoup plus tard. D'après ce que j'ai compris, c'est cela qui est en train d'étirer tout le processus.

Pour ce qui est des sous, 300 millions de dollars pour construire un nouveau pont c'est vraiment peu de chose dans le tableau d'ensemble, compte tenu des avantages économiques que cela procurerait au Canada. L'argent ne devrait donc pas être un problème et, d'après ce que j'ai compris, il n'en est pas un. C'est davantage la crainte de litiges qui pourrait prolonger les choses un petit peu plus. Nous serions en faveur de n'importe quoi qui pourrait être fait dès demain. Plus cela vient vite et mieux ce sera. Nous en avons besoin. En ce qui nous concerne, c'est déjà en retard de 40 ans.

● (1705)

M. le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Merci, monsieur. Allez-y.

M. David Bradley: Je partage l'avis de Matthew. Je ne veux pas être le type de Toronto qui se pointe à Windsor et qui leur dit ce qu'il leur faudrait faire.

Je n'ai jamais eu l'occasion de répondre à votre question au sujet de votre administration locale. Je pense qu'il nous faut avoir quelqu'un à Ottawa qui soit responsable, mais le fait qu'il y ait des satellites au niveau local, parce que chaque poste est différent, me paraît tout à fait logique.

J'ai souvent dit—et je suis peut-être cynique, je ne sais pas—que l'ALENA compte parmi les plus grosses politiques non financées que le gouvernement du Canada ait jamais adoptées. Ce sont les entreprises canadiennes—importateurs canadiens, exportateurs canadiens, manufacturiers, camionneurs—qui ont amené sa réalisation. C'est nous qui avons fait fonctionner l'ALENA. Nous avons vu le commerce abandonner un axe est-ouest en faveur d'axes nord-sud et nous l'avons vu prendre de plus en plus d'ampleur. Mais nous n'avons pas, dans le cadre d'un plan stratégique, consenti les investissements permanents dans notre infrastructure qu'il aurait fallu faire pour appuyer ce commerce.

Si vous regardez ce qu'a fait le Mexique dans la phase préparatoire à l'ALENA ou ce que fait la Chine à l'heure actuelle, bien que, je vous l'accorde, à partir d'une base de beaucoup inférieure—soyons francs, il n'ont pas l'inventaire d'infrastructure que nous avons à l'heure actuelle—ils vont investir des milliards de dollars au cours des 50 prochaines années. Nous, nous aurons de la chance... Si le commerce continue de s'accroître, ce que nous souhaitons, nous n'allons pas pouvoir survivre aux trois, quatre ou cinq prochaines années.

En ce qui concerne le processus d'évaluation environnementale, je ne préconise pas d'arrondir les angles autour du processus environnemental, et ce précisément pour les mêmes raisons que celles évoquées par Matthew: vous vous retrouverez tout simplement devant les tribunaux et cela ne fera qu'étirer encore les choses. Ce que me disent certaines des personnes qui participent à l'étude binationale à Windsor c'est que vous ne pouvez pas forcément accélérer les choses, mais il vous serait certainement possible de faire quelque chose pour empêcher que cela ne traîne encore et encore.

Ces gens-là disent, par exemple, que lorsqu'ils abordent certains groupes, organisations ou communautés et qu'ils annoncent qu'il leur faut une réponse dans les 90 jours—au mandat qu'ils examinent—le 89^e jour ils reçoivent une lettre disant « Nous ne sommes pas prêts ». Et ils répondent alors « D'accord, dans ce cas, on vous accorde encore 90 jours ». Ce genre d'inertie me fait peur.

Je ne pense pas que l'on voie quoi que ce soit de construit à Windsor d'ici 15 ans s'agissant d'un deuxième tablier ou d'autres choses du genre. Vu les circonstances actuelles, il va falloir attendre neuf ou dix ans pour que l'étude binationale soit terminée. Et vous n'aurez pas encore soulevé une seule pelletée de terre.

Étant donné les circonstances actuelles, il faudra compter 15 ans avant que l'on ne voie une nouvelle capacité de traversée d'envergure à Windsor. Tout ce que nous espérons aujourd'hui c'est quelque chose qui améliore un petit peu la situation d'ici là et la reconnaissance que, même pendant la période de construction des solutions à court ou à moyen terme qui sont retenues, les camions devront aller quelque part. Il va donc y avoir de gros problèmes à Windsor pour l'avenir prévisible, mais il nous faut avoir une vision de ce que nous voulons et déterminer que c'est une priorité nationale. Nous sommes le seul grand pays industrialisé de la planète qui n'ait pas de politique routière nationale. Or, ce sont les camions, qui empruntent nos routes, qui transportent les marchandises.

Il nous faut cette vision et j'ai dit cela au ministre des Transports. La vision droit devant de Transports Canada, ce n'est pas une vision. Les seules personnes qui y voient une vision sont les gens de Transports Canada qui, encore une fois, je pense, cherchent trop souvent à voir de quelle façon la distribution du transport peut être adaptée à leur vision au lieu de voir ce qu'il faudrait faire pour asseoir l'investissement direct, les emplois, et la production de richesse nécessaire pour l'avenir.

• (1710)

Le président suppléant (M. Deepak Ohrai): Merci, David.

Il reste encore deux députés qui souhaitent poser des questions, alors nous allons essayer de boucler aussi rapidement que possible.

Monsieur Eyking.

L'hon. Mark Eyking (Sydney—Victoria, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous remercier tous d'être venus ici et de nous avoir confrontés à la réalité de ce qui se passe à la frontière.

Dans ma vie antérieure, j'ai beaucoup fait affaire avec les États-Unis. Je vendais et j'achetais, alors je sais la frustration qu'amène le fait de devoir transporter de-ci de-là des produits juste-à-temps ou périssables.

Nos transactions commerciales quotidiennes avec les États-Unis se chiffrent à 1,8 milliard de dollars et je suis certain que là-dessus environ 1 milliard vont au sud de la frontière et que peut-être 700 millions de dollars restent par ici. Cela va donc dans les deux sens.

Je suis au courant de certains aspects, mais je suis également curieux. Cela fait plusieurs années que je ne m'occupe plus de vendre là-bas et d'acheter. Dans le cas des marchandises qui viennent par ici, vous aurez peut-être un camionneur, disons du Tennessee, qui livre une cargaison de tomates américaines au terminal de Toronto puis qui ramasse des pièces à Mississauga ou autre pour retourner à l'usine dans le Tennessee. Il y aurait également beaucoup de camionneurs américains ici qui se trouveraient confrontés à la même situation lorsqu'ils font demi-tour et repartent. Quel est leur point de vue là-dessus? Comment perçoivent-ils les choses? Y voient-ils une réelle entrave à leur industrie, car on ne leur accorde que x heures pour conduire et ainsi de suite?

Travaillez-vous avec un groupe de lobbying là-bas, par exemple une association de camionneurs américains, avec lequel vous avez peut-être des liens ou un partenariat, pour lui dire, écoutez, ceci n'est bon pour aucun des deux pays? Il leur serait peut-être possible de convaincre le Congrès ou d'autres que c'est plus qu'une question de sécurité ici?

David, c'est peut-être vous qui pourrez répondre.

M. David Bradley: Oui.

Premièrement, l'économie américaine se porte si bien depuis quelques années que l'un des problèmes c'est le manque de capacité aux États-Unis. Bien franchement, bien qu'il y ait des transporteurs américains qui viennent ici—mais il y en a beaucoup moins qu'il y a peut-être 15 ans et ils ne constituent pas du tout la même menace concurrentielle qu'il y a 15 ans—pour la plupart, l'industrie américaine du camionnage est suffisamment occupée chez elle, et le marché canadien étant si petit et les camionneurs n'ayant pas l'expérience de la traversée de la frontière, ce n'est pas un aussi gros dossier. Ceux qui sont actifs dans le camionnage international connaîtront les mêmes problèmes que nous.

Nous discutons bel et bien de ces questions avec notre contrepartie, l'American Trucking Association, et ce tout le temps. Mais j'aimerais répondre à votre question dans le contexte de toute la communauté des affaires aux États-Unis.

J'ai passé beaucoup de temps à parler non seulement à des entreprises de camionnage mais également à des personnes qui utilisent des services de camionnage et qui importent des produits aux États-Unis. Je n'ai encore rencontré personne parmi eux qui ne soit pas de notre avis pour ce qui est des frustrations que cela amène, du coût, de la question de savoir qui va payer pour tout cela en bout de ligne, et qui ne se demande pas—et, je pense, à juste titre—si toutes ces choses sont réellement en train de faire ce qu'elles sont censées faire.

Cependant, qu'ils me disent cela et qu'ils disent la même chose à leur représentant au Congrès ou qu'ils lui demandent de prendre la parole à Washington, ce sont là deux choses tout à fait différentes.

L'hon. Mark Eyking: C'est à cause du 11 septembre, et si vous vous levez et ne faites que chuchoter une remarque là-dessus, c'est comme si vous—

M. David Bradley: Étiez antipatriotique. Je ne saurais mieux dire les choses, et c'est tout à fait palpable et réel.

Je disais à Ron en venant ici que j'étais en train de lire l'une des revues spécialisées américaines—je pense que vous avez évoqué cela, Matthew—et que pour la première fois je voyais écrit noir sur blanc, en tout cas dans les revues professionnelles, qu'aux États-Unis les manufacturiers et les entreprises s'interrogent quant à cette prochaine ronde du C-TPAT. Ils disent, un instant, vous nous aviez promis toutes ces autres choses lorsque nous avons investi pour la première fois et voici maintenant que vous voulez ajouter encore d'autres règles. Il a donc été très difficile d'engager de façon concertée dans ces autres dossiers l'industrie américaine.

Cela ne veut pas dire que nous n'avons pas eu des relations de collaboration avec les Américains, et dans le cas de certaines questions bien précises nous avons pu travailler ensemble, mais s'agissant de placer la facilitation des échanges tout en haut du programme par opposition à la sécurité, ils ne sont même pas sur le même terrain de jeu—même pas sur le même terrain de jeu.

L'ATA reçoit plus de 40 millions de dollars US par an pour l'administration et la mise en oeuvre de programmes de sécurité, des choses comme une entité appelée « America's Trucking Army ». C'est là-dessus qu'on a mis l'accent. L'important a été de protéger la mère patrie. Le commerce vient très loin derrière en deuxième place.

• (1715)

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Le temps dont vous disposiez est écoulé, monsieur Eyking.

Monsieur Masse.

L'hon. Mark Eyking: Terminé? Il me reste encore une minute, monsieur le président. Je proteste.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): C'est terminé pour vous.

Monsieur Masse.

M. Brian Masse: Merci, monsieur le président.

Une chose qui pourrait découler de cela est que, si, par exemple, le pont Ambassador ou le DRTP est choisi, l'un pourrait poursuivre l'autre, ainsi que le gouvernement. S'ils adoptent un processus en prévision de 2013 pour accélérer l'établissement d'un nouveau passage frontalier, cela fournira plus... Y a-t-il des choses que nous pourrions faire dans l'intervalle pour améliorer la situation?

Je sais que, mettons, si le service de ferry doit payer pour la frontière... c'est vraiment une blague. Ils paient pour leurs agents de douanes. Comment peuvent-ils concurrencer deux autres exploitants privés—un exploitant public et un exploitant privé—alors qu'ils ont cette subvention?

Enfin, je me demande combien de membres vont vraiment être soumis très bientôt à la dactyloscopie. Avez-vous une idée du nombre dans le cas du programme EXPRES? Je sais que la communauté pakistanaise dans ma circonscription se fait cibler. Ce sont des Canadiens qui ont leur citoyenneté et c'en est arrivé à un point où, une fois qu'on aura prélevé leurs empreintes digitales, ils n'auront même plus à montrer leur carte d'identité car on sait qui ils sont. Mais cela n'empêche pas les autorités de les arrêter le long de la route. Êtes-vous en train de surveiller cela ou allez-vous le faire?

Je pense que c'est important. Nous pouvons construire autant de terrains de stationnement que nous voulons, mais si nous ne pouvons pas obtenir que les choses soient traitées, alors cela ne changera rien.

M. Matthew Wilson: En ce qui concerne la dactyloscopie, nous avons entendu parler de certains cas. David aurait certainement une meilleure idée, ou Ron, car ils ont un bien plus grand nombre de

membres. Nous n'avons pas entendu dire qu'il se faisait beaucoup d'activité de ce côté-là—un peu, mais pas beaucoup.

M. David Bradley: Quiconque veut utiliser le programme EXPRES doit se faire photographier et prendre les empreintes digitales une fois.

M. Brian Masse: Il y a des gens qui se font interroger, mais cela a à voir avec le programme NEXUS.

M. David Bradley: Oui.

J'ai entendu raconter des choses par des membres de la communauté de l'Asie du Sud-Est et qui ressemblent à ce que vous avez entendu. Tout ce que je peux dire c'est que je n'ai pas de chiffres et je ne sais donc pas jusqu'à quel point c'est un problème.

Avec le programme US-VISIT, qui sera prochainement instauré, il semble qu'au minimum ils n'auront à se représenter qu'au bout de six mois lorsqu'il leur faudra renouveler leur I-94. Il serait question d'une certaine ouverture, en ce sens que si vous avez votre carte EXPRES, vous ne vous ferez peut-être pas prendre dans le filet du programme US-VISIT. C'est un « peut-être », mais nous sommes à cet égard optimistes.

Comme je l'ai dit au début, il y a à l'heure actuelle 47 000 camionneurs au minimum qui se trouvent quelque part dans le système EXPRES. À un moment donné, il leur faudra être interviewés et passer par le processus.

M. Ron Lennox: Si vous me permettez de faire un commentaire sur le programme US-VISIT, même si l'on ne s'attend pas à ce que ces personnes soient soumises à la dactyloscopie chaque fois qu'elles traversent la frontière, les agents dans les guérites auront toujours le pouvoir discrétionnaire d'envoyer quelqu'un à la dactyloscopie s'ils ont des raisons de penser que des empreintes digitales sont nécessaires pour déterminer l'identité réelle de l'intéressé.

J'imagine que le temps nous le dira. Ils ont lancé le programme sous forme de projet pilote le 15 novembre. Le temps nous dira si certains groupes ethniques se font particulièrement viser dans le cadre de ce programme.

M. David Bradley: Mais le programme US-VISIT s'applique à tout le monde, même aux citoyens britanniques. Nous n'allons pas résoudre la pénurie de camionneurs que nous avons dans ce pays. Les études fédérales indiquent qu'il nous faudra remplacer 80 p. 100 de nos chauffeurs de camion d'ici 2008. Nous n'allons pas y parvenir en puisant dans des sources internes. Il nous faudra ouvrir l'immigration. Nous ne le pouvons pas à l'heure actuelle. Les chauffeurs de camion ne sont pas considérés comme de travailleurs qualifiés, ce que je trouve plutôt contradictoire. Mais même si nous obtenons que l'immigration s'ouvre, cela ne va pas nous aider beaucoup si nous ne pouvons pas utiliser ces types.

M. Brian Masse: C'est une histoire cachée dans tout cela.

M. Matthew Wilson: Et c'est si essentiel. Notre industrie doit déjà se débattre aujourd'hui pour obtenir suffisamment de conducteurs inscrits au programme EXPRES qui soient disponibles et capables de traverser la frontière. La pénurie de camionneurs n'a fait qu'aggraver le problème. Il est certain que cela a une incidence énorme sur l'économie canadienne.

M. Patrick Whalen: Pour en revenir au commentaire fait tout à l'heure au sujet des associations de camionnage américaines et des camionneurs américains, l'une des raisons pour lesquelles il y a beaucoup plus de camionneurs canadiens qui traversent la frontière est que les chargements sont affichés aux États-Unis et les chauffeurs américains ne veulent pas prendre des chargements canadiens. Cela vient aggraver encore le problème.

• (1720)

M. Brian Masse: Parce qu'ils obtiennent la même chose et leurs propres citoyens sont assujettis au même...

M. David Bradley: Eh bien, ils n'ont pas l'habitude de ces genres de choses. C'est notre affaire. Historiquement, cela n'a pas été une si grosse affaire pour traverser la frontière aux États-Unis. Ce n'est pas quelque chose qu'il leur faut faire. Nous, nous le devons, alors nous nous y habitons. Nous connaissons le processus; eux pas. Ils n'en ont pas l'habitude, alors le camionneur va dire « Je n'ai pas envie de me donner toute cette peine ».

M. Patrick Whalen: Si un camionneur a le choix entre transporter des marchandises de St. Louis à Boston ou de St. Louis à Guelph, il va choisir le chargement à destination de Boston. Un camionneur ne veut tout simplement pas se retrouver derrière un collègue qui a des difficultés.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Je vais, en ma qualité de président, m'accorder une question.

Ce que vous venez de nous expliquer serait très intéressant dans le contexte de ce qui arrive avec ces chauffeurs qui se rendent jusqu'au Mexique. Le Mexique est signataire de l'ALENA. Les camionneurs doivent-ils suivre tout le même processus, de la même façon?

M. David Bradley: Non, parce que l'ALENA n'englobe pas les transports. Les Américains n'ont jamais ouvert la frontière méridionale, ce qu'ils étaient censés faire il y a de cela des années. Il n'y a donc pas d'ALENA s'agissant du camionnage.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): La question ne se pose donc pas de ce côté-là.

M. David Bradley: Eh bien, il y a une question du fait que les Américains aient décidé unilatéralement d'ignorer l'ALENA. C'est là la question. Il y a quelques Canadiens qui traverseront pour se rendre dans les maquiladoras, puis une compagnie mexicaine prendra les marchandises, mais cela ne représente qu'une toute petite part de nos échanges, et le risque de revenir à vide est si grand qu'il n'y a pas beaucoup de camionnage canado-mexicain. Il y en a un peu, mais pas beaucoup.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Il nous reste encore huit minutes. Si quelqu'un souhaite poser des questions, allez-y, je vous prie.

Monsieur Paquette.

[Français]

M. Pierre Paquette: Ma question ne s'adresse pas aux témoins. Je voudrais savoir si ce que nous avons prévu pour mardi prochain, c'est-à-dire une rencontre avec les fonctionnaires sur la question du textile et du vêtement, tenait toujours.

[Traduction]

L'hon. Marlene Jennings: J'aurais deux questions.

Je pense que c'est vous, monsieur Wilson, qui avez dit que certaines entreprises ne seront peut-être pas intéressées à participer au programme EXPRES parce qu'elles ne savent pas ce que rapporterait leur investissement. Il y a une certaine insécurité quant à ce qui va s'en venir. Combien en coûterait-il en moyenne à une entreprise pour monter un programme EXPRES? Voilà une question.

L'autre question que j'ai est la suivante. Je n'en suis pas certaine, parce que je ne l'ai pas noté, mais quelqu'un a promis des centres d'inscription portables pour l'inscription des camionneurs au programme EXPRES. Qui a promis cela? Y en a-t-il qui ont été montés?

M. David Bradley: Ces centres ont été promis par les gens de Douanes Canada et par les gens des douanes américaines, car il s'agit d'un projet conjoint. Cela a été lancé sous forme de projet pilote il y a deux semaines.

M. Ron Lennox: Oui, ils ont en fait commencé à tester le matériel il y a de cela plus de deux semaines. Ils comptent lancer à compter de janvier un projet pilote intégré.

M. David Bradley: Ce que j'ai voulu dire c'est que nous avons en quelque sorte raté le coche s'agissant de nous préparer pour la prénotification. Mieux vaut tard que jamais.

M. Patrick Whalen: Le même problème existe avec le programme NEXUS. Les gens ne peuvent pas se rendre au centre d'inscription NEXUS, alors le taux d'inscription n'est pas aussi bon qu'il pourrait l'être.

M. Matthew Wilson: Pour répondre à votre question au sujet de la mise en oeuvre du programme EXPRES et de ce qu'il coûte, cela dépend très largement de la société concernée. Pour nos membres et les grosses multinationales, il y aurait des coûts considérables.

Nos membres accusaient des coûts supplémentaires surtout du fait qu'ils étaient les premiers à subir ce processus au Canada et aux États-Unis, et il leur a fallu apporter des changements que d'autres n'ont peut-être pas eu à subir au fil de l'évolution des choses, ou alors on a entre-temps élaboré des logiciels capables de traiter les informations électroniques. J'ai entendu parler de variations marquées côté coût.

Je pense que les fournisseurs de services ont commencé à offrir des services pour obtenir que les entreprises s'inscrivent au programme EXPRES. J'ai entendu parler de chiffres aussi bas, il me semble, que 25 000 \$ ou 30 000 \$ pour une petite entreprise. Peut-être que dans le cas d'une grosse multinationale, il serait question de plusieurs centaines de milliers de dollars, mais tout est une question de rendement sur l'investissement. L'une des choses que nous tentons d'obtenir auprès de Douanes Canada—ainsi que des douanes américaines—c'est un chiffre sur papier pour que nous sachions au moins quel sera le rendement sur l'investissement.

Pour ce qui est du secteur automobile, nous ne pouvions pas le faire, car près de la moitié des processus en vigueur aujourd'hui ont été constitués sur une période de dix ans. L'on ne peut donc pas choisir une date, écrite noir sur blanc, et dire que c'est cela que l'on économise aujourd'hui. Mais d'autres entreprises pourraient choisir cette date.

Nous nous efforçons de déterminer quel est le réel rendement sur l'investissement et quels sont les avantages financiers pour l'entreprise. Les données sont à ce jour plutôt limitées du simple fait de l'infrastructure. Les données en fin de processus, les données comptables, présentent un intérêt très réel, surtout pour les grosses sociétés pour lesquelles il est question de millions de transactions par an. Mais les plus petites entreprises, d'après ce que j'ai compris, s'intéressent davantage à la question de savoir pendant combien de temps leurs camions devront patienter à la frontière et combien elles payent un camionneur ou un transporteur pour transporter les marchandises à destination.

•(1725)

M. David Bradley: Il y a à cela un autre aspect que je trouve intéressant. Matt et moi-même pourrions peut-être en fait avoir un débat là-dessus. Le programme EXPRES a dans une grande mesure été calqué sur le Programme d'autocotisation des douanes du Canada. Douanes Canada a toujours été très nettement en avance par rapport aux États-Unis s'agissant d'adopter la technologie et de faire des analyses de risque. Il nous a fallu, nous autres Canadiens, en assurer la transition de l'autocotisation, qui est aujourd'hui un mauvais terme, à ce qui allait devenir le programme EXPRES.

Au bout du compte, bien que le monde ait changé maintenant que la priorité est la sécurité, il est plus facile de s'inscrire au programme américain qu'au programme canadien. Je trouve cela plutôt étrange dans l'ère qui est la nôtre.

Aux États-Unis, il y a dans le programme plusieurs centaines de clients—des gens dont les marchandises sont transportées par les membres de mon organisme. Comparativement à la totalité des entreprises qui transportent outrefrontière, cela demeure relativement petit, et il n'y a rien de pire pour une entreprise de camionnage que de faire tous les efforts, d'obtenir les inscriptions au programme EXPRES, pour ensuite voir ses chauffeurs assis dans une queue parce qu'ils transportent un chargement qui n'est pas reconnu dans le cadre du programme EXPRES. Mais au moins ils sont aujourd'hui plusieurs centaines à pouvoir faire les voyages vers le sud.

Pour ce qui est des expéditions vers le nord à destination du Canada, les entreprises inscrites sont aujourd'hui au nombre de 12, ce qui est très petit. Une partie du problème est que nombre des éléments du programme PAD sont toujours en place du côté canadien. Je pense que c'est à cela que vous songiez lorsque vous parliez de mini-EXPRES, quelque chose qui faciliterait le passage de la frontière pour plus de gens.

M. Ron Lennox: Une annonce à ce sujet a récemment été faite par l'Agence des services frontaliers du Canada. Le terme employé a été « l'option intermédiaire » EXPRES, qui renvoie à quelque chose qui se situe quelque part entre ce que font les États-Unis dans le cadre de leur programme EXPRES et ce que nous nous faisons en vertu de notre programme d'autocotisation des douanes. L'agence a annoncé il y a environ un mois qu'elle allait consulter l'industrie sur

la façon dont cela pourrait fonctionner. Nous applaudissons à cette annonce et nous participerions très certainement à ces discussions.

M. Matthew Wilson: David craint que nous puissions avoir un débat, ce qui ne serait pas approprié ici, sur les mérites de ce genre de programme.

Notre position quant à ce type de processus est la suivante. Les gouvernements canadien et américain ont lancé un processus et ils ne l'ont pas terminé. Avant que de détourner des ressources pour la création d'encore une autre option et pour changer à nouveau les frontières, pourquoi ne pas faire en sorte que celles qui sont en place fonctionnent et que les choses progressent, après quoi nous pourrions examiner tout le reste. Mais changer le jeu à ce stade précoce est difficile à faire lorsque les processus n'ont toujours pas été mis en place d'un côté, ceux qu'ils ont annoncés, et qu'ils y travaillent toujours.

David et moi-même allons avoir cette discussion un autre jour, j'en suis sûr, alors je ne vais pas m'éterniser là-dessus ici maintenant.

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Merci.

Je tiens à remercier nos invités d'être venus et de nous avoir livré leur perspective. Merci beaucoup à chacun d'entre vous.

Monsieur Paquette, oui, mardi prochain, vous aurez...

[Français]

M. Pierre Paquette: Je voulais simplement qu'on me le confirme. Dans notre parti, il y a plusieurs députés qui ont des manufactures de textiles et de vêtements dans leur circonscription et qui aimeraient assister à la rencontre.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): Oui, ils viendront mardi prochain.

[Français]

Le greffier du comité: Tous les députés peuvent assister à la réunion. Aucun député n'est exclu. Cependant, cela ne veut pas dire qu'ils pourront poser des questions.

[Traduction]

Le président suppléant (M. Deepak Obhrai): La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

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

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

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