



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

SECU • NUMÉRO 031 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 26 mai 2008

—
Président

M. Garry Breitkreuz

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

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

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le lundi 26 mai 2008

•(1615)

[Traduction]

Le président (M. Garry Breitkreuz (Yorkton—Melville, PCC)): Silence, je vous prie. Nous sommes en séance publique.

Il s'agit de la 31^e séance du Comité permanent de la sécurité publique et nationale. Nous sommes saisis des motions présentées par Monsieur Ménard.

Cette motion ne figurera pas au compte rendu, mais je crois que le comité est bien au courant de la question. Nous avons discuté de l'ordre dans lequel les motions seront présentées.

Allons-nous continuer avec cette motion?

Le greffier du comité (M. Roger Préfontaine): Il faut y aller une motion à la fois, monsieur.

Le président: Je le sais.

Donc nous allons simplement continuer l'étude de cette motion. J'ai une liste d'intervenants: Mme Priddy, M. MacKenzie, et on verra après.

À vous, Madame Priddy.

Mme Penny Priddy (Surrey-Nord, NPD): Merci, monsieur le président.

J'aimerais que Monsieur Ménard nous explique s'il y a un lien éventuel avec le phénomène des parents qui enlèvent leurs enfants. Pardon, je sais que c'est un mot très fort. Je croyais que M. Ménard faisait référence à ce phénomène lorsqu'il a déposé sa motion et je n'étais pas au courant du reportage. Il y eu des cas récents de personnes qui n'avaient pas la garde de leur enfant et qui l'emmenait à l'étranger. Il est évident que ces personnes n'avaient pas l'autorisation de l'autre parent. Est-ce une question tout à fait distincte dans votre esprit?

Lorsque je voyage à l'étranger avec mon petit-fils, j'ai une lettre de consentement de ses parents qui a été notariée. Est-ce bien deux questions distinctes?

Le président: Monsieur Ménard, voulez-vous faire des remarques à ce sujet maintenant, ou attendre?

[Français]

M. Serge Ménard (Marc-Aurèle-Fortin, BQ): À mon avis, c'est différent. Le problème auquel vous réferez est déjà résolu. Ce qui est ridicule, c'est que ce problème soit résolu et que celui où l'enfant n'a la permission ni de l'un ni de l'autre ne le soit pas.

[Traduction]

Le président: Monsieur MacKenzie.

M. Dave MacKenzie (Oxford, PCC): Je comprends que Monsieur Ménard s'intéresse à la question qui est tout à fait légitime. Le problème, c'est qu'un seul cas a été signalé. Seuls les aéroports du Canada seraient visés. On créerait alors une situation distincte pour le secteur de transport aérien, qui devra établir l'âge de

la personne cherchant à acheter un billet. On ne sait pas comment la personne a acheté son billet, si elle l'a acheté avec la carte de crédit d'un parent ou avec sa propre carte de crédit. Comment pourrait-on vérifier l'âge si la carte est achetée au téléphone ou encore sur Internet? Ces facteurs rendent la chose très difficile.

Je comprends exactement ce que vous dites, et cela se rapporte au projet de loi que nous avons déposé pour protéger les jeunes des prédateurs. D'après l'article cette personne avait 15 ans. Peut-être paraît-elle en avoir 18; je ne sais pas, peut-être ressemble-t-elle à une gamine de 13 ans. Toutefois, je crois que nous établirions une norme pour le secteur du transport aérien qui serait différente de celle qui s'applique au secteur du transport routier transfrontalier, ou même aux autobus qui franchissent la frontière.

Je ne crois pas que ce soit un problème énorme. C'est le seul cas dont j'ai entendu parler. Néanmoins, je parie qu'il y a d'autres cas que nous ignorons. Je crois cependant que ce serait imposer un grand fardeau au secteur du transport aérien et je ne suis pas sûr que ce soit une solution pratique. Je ne sais pas ce qu'on ferait dans le cas des mouvements transfrontaliers des véhicules et peut-être des navires.

Je crois que c'est plutôt un phénomène dont devraient se préoccuper les parents. Je ne sais pas si les parents étaient absents lorsque le cas s'est produit, mais je reconnais que la situation est difficile pour les parents. Comment peut-on empêcher un jeune de 15 ans à faire ce qu'il veut en Ontario? Je crois que beaucoup de jeunes de 15 ans pourraient faire des voyages semblables et la Société de protection de la jeunesse aurait de la difficulté à les obliger à rentrer chez eux.

Je ne suis pas certain que la question soit aussi facile à trancher qu'elle le paraisse de prime abord. J'ai également votre exemplaire du rapport du service de recherche parlementaire ou est mentionné le fait que des jeunes de 14 ans sont autorisés à signer des contrats au Québec.

Le président: Oui, on a fait distribuer un document à tous les membres qui portait sur le rapport de la Bibliothèque du Parlement dont vous parlez. Si vous avez des questions à ce sujet, l'auteur du rapport est présent aujourd'hui. On pourra toujours lui poser des questions.

Monsieur Cullen.

L'hon. Roy Cullen (Etobicoke-Nord, Lib.): Je sais que le sujet a déjà été soulevé dans le passé, et je m'excuse si la réponse est contenue dans le document, mais je me demandais si M. Ménard et peut-être les analystes pourraient nous expliquer ce qui se passerait si un adulte se présentait accompagné d'un jeune enfant, ou encore s'il s'agissait d'un couple avec un jeune enfant. Admettons qu'il y ait deux adultes, faudrait-il alors établir que ces personnes étaient bel et bien les parents de l'enfant et qu'ils avaient tous les deux consenti au voyage? Je m'imagine que ces personnes pourraient consentir oralement au voyage à ce moment-là.

Ou dans le cas d'un seul parent, on pourrait établir que c'était bel et bien le parent de l'enfant. S'il y avait une mère qui voyageait avec son enfant sans le père, et si les parents étaient mariés et avaient tous les deux consenti au voyage, je présume que vous indiquiez dans votre motion que le parent allant à l'étranger aurait à fournir une lettre de l'autre parent consentant au voyage...

Je comprends bien le problème qu'aborde M. Ménard, mais je me pose des questions sur l'aspect pratique de la chose.

• (1620)

Le président: Voulez-vous que le représentant de la Bibliothèque du Parlement vienne s'installer à la table?

L'hon. Roy Cullen: Oui, cela nous aiderait.

Le président: Voici Mathieu Stanton.

Nous vous invitons à prendre place et à offrir peut-être une opinion sur ce qui vient d'être dit. J'aimerais également vous remercier d'être venu. Pouvez-vous exprimer un avis sur ce qui vient d'être dit?

M. Mathieu Stanton (analyste, Bibliothèque du Parlement): En ce qui concerne la question du député, le cas hypothétique qu'on m'avait soumis concernait des enfants qui voyageaient seuls et qui n'étaient pas accompagnés. Je ne peux donc pas vraiment répondre à cette question

Le président: D'accord.

Madame Thi Lac, vous avez une observation à faire?

[Français]

Mme Ève-Mary Thériault (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ): Je comprends très bien la préoccupation de M. Ménard. Je voudrais répondre aux interrogations de M. MacKenzie. Pour aller aux États-Unis, que ce soit par voie terrestre ou aérienne, un parent qui quitte le pays avec un enfant doit avoir l'autorisation de l'autre parent pour emmener son enfant aux États-Unis, et ce, même si l'enfant détient un passeport et est accompagné d'un des deux parents.

Pendant longtemps, ma famille a accueilli des étudiants étrangers, des étudiants d'autres pays qui habitaient chez moi, au Québec. Lorsque j'avais à voyager, par exemple aux États-Unis, ou lorsqu'ils reprenaient l'avion vers leur pays d'origine, on devait avoir la preuve que le jeune, qui était mineur, avait l'autorisation de voyager. Je pense que la préoccupation de M. Ménard repose vraiment sur le fait qu'un enfant mineur puisse prendre l'avion sans être accompagné d'un adulte et sans avoir l'autorisation d'un parent. Il pourrait voyager avec un autre adulte et être en fugue, se trouver avec un adulte qui n'a pas l'autorité parentale sur cet enfant. Je crois que c'est une situation qui a été vécue au Québec avant les Fêtes, qui pourrait se reproduire et qui pourrait être très dangereuse. Malgré que cela puisse sembler compliqué, je pense que le devoir de notre comité est d'assurer la sécurité des enfants. J'appuie entièrement la proposition de mon collègue. Je crois qu'on doit protéger les enfants et il y a une

façon simple de le faire, c'est-à-dire que toute personne mineure qui voyage devrait avoir le consentement de l'autorité parentale.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Cullen.

L'hon. Roy Cullen: J'aimerais vous remercier, monsieur le président, ainsi que l'analyste.

Si tel est l'état de la situation, il faudra apporter un amendement amical. La mention dit que « l'on demandera aux personnes mineures si elles ont une lettre ou un autre document ». Un amendement amical pourrait dire « aux personnes mineures voyageant seules ».

Je me souviens lorsque j'avais un enfant mineur qui vivait en Angleterre qu'il venait au Canada seul. Je me souviens qu'à l'époque il y avait déjà une certaine démarche administrative mais celle-ci n'était peut-être pas aussi rigoureuse qu'elle n'aurait dû l'être. Il fallait convaincre la compagnie aérienne que ladite personne était autorisée à voyager.

Je serai davantage porté à appuyer la motion si elle contenait cet amendement, bien qu'elle soulève la question évoquée par M. MacKenzie, c'est-à-dire qu'elle vise bien les personnes voyageant par avion vers l'Europe, les Antilles ou encore l'Asie. Cependant, les personnes qui envoient leurs enfants aux États-Unis ne sont pas visées.

• (1625)

Le président: Y a-t-il d'autres observations à ce sujet?

[Français]

M. Serge Ménard: Je veux simplement répondre à quelques-unes des préoccupations. Je n'ai pas remarqué qu'on avait oublié de mentionner l'enfant qui voyage seul, mais c'est ce qu'on veut dire. Je n'ai donc pas d'objection à ce qu'on accepte un amendement visant à inclure le consentement.

[Traduction]

Le président: Nous rédigerons donc cet amendement amical. Très bien.

[Français]

M. Serge Ménard: De plus, je ne vois pas le problème en ce qui concerne l'achat. Je ne demande pas qu'on vérifie lors de l'achat du billet, je demande qu'on vérifie à la frontière, lors du départ. Je croyais que vous étiez déjà au courant de cela. Dans le cas dont on parle, l'enfant, très habile, avait utilisé la carte de crédit de ses parents et il avait calculé que ses parents ne recevraient le compte de la carte de crédit qu'à leur retour de vacances.

Pourquoi cibler les avions? D'abord, parce que les avions, c'est facile. De plus, les avions nous mènent plus loin que l'automobile ou le train, sur le même continent. Les avions nous mènent dans des pays où il serait très difficile de retrouver un enfant. Nos relations avec les Américains sont quand même assez bonnes pour que la recherche de personnes disparues puisse se faire. Honnêtement, les parents qui apprennent cette histoire ne comprennent pas qu'avec les règlements de sécurité qui existent, on puisse laisser un enfant voyager librement et se rendre sur un autre continent. Dans ce cas-ci, c'était en Afrique. Il est allé au Maroc.

Personnellement, cela ne me semble pas compliqué, mais si cela vous semble compliqué, notre suggestion est de demander au ministre et de recommander au gouvernement de prendre les mesures nécessaires. Donc, on lui donne la latitude de choisir le bon véhicule, qu'il soit législatif ou réglementaire, pour apporter une solution facile à un problème qui peut être épouvantablement angoissant pour les familles.

[Traduction]

Mme Bonnie Brown (Oakville, Lib.): Nous proposons que vous mettiez la question aux voix, monsieur le président.

Le président: J'ai une question pour M. Ménard.

Vous avez parlé d'enfants rusés qui parviennent à utiliser les cartes de crédit de leurs parents. Qu'est-ce qui les empêcherait de forger un document, une lettre de leurs parents? Je ne sais pas si votre motion permettra de résoudre grand-chose. Si ces enfants veulent le faire, il sera difficile de les en empêcher.

Mais c'est juste une petite parenthèse.

(La motion est rejetée.)

Le président: Aimerez-vous présenter votre deuxième motion maintenant, monsieur Ménard?

[Français]

M. Serge Ménard: Oui.

[Traduction]

Le président: Allez-y.

[Français]

M. Serge Ménard: L'aéroport de Mont-Tremblant est le seul aéroport canadien recevant des vols commerciaux réguliers durant les heures de travail, qui sont généralement de 8 heures à 20 heures, où on charge un droit d'entrée au pays. C'est certain qu'au Québec, on est bien plus sensible à ce que représente Mont-Tremblant. Quoique mon expérience m'a démontré que, généralement, dans le reste du Canada, on est au courant du succès extraordinaire que ces équipements touristiques ont connu.

On a fait, par exemple, une grande campagne de publicité pour attirer les jets privés. Ce n'est pas pour les jets privés qu'on demande quelque chose ici, c'est pour les revenus commerciaux. Mais ce qui s'est avéré un succès en ce qui concerne les jets privés peut certainement se reproduire dans une plus grande mesure lorsqu'on s'adresse à un public moins fortuné. Les gens qui ont les moyens d'être propriétaires d'un jet privé cherchent des endroits où aller. Tant qu'à avoir un avion, il faut bien l'utiliser, sinon...

Ils ont donc fait une campagne de publicité à New York et à Boston, plus particulièrement, qui disait que dans une heure, il était possible d'être en train de pêcher, de faire de la motoneige dans la neige, d'être sur une pente de ski. La compagnie Continental a repris le même concept, d'où l'importance de la proximité. Je trouve que c'est une utilisation intelligente d'équipements existants qu'on a améliorés par rapport à de nouveaux équipements qui ont été donnés. Comme l'aéroport qu'ils utilisent est un ancien aéroport militaire, c'est donc un aéroport dont la longueur des pistes peut accueillir de longs porteurs.

En Ontario, la compagnie Continental offre ce genre de programme pour *Vail* et pour d'autres endroits aux États-Unis. Voici qu'on lui demande de payer des frais de 1 100 \$ par avion qui arrive, ce à quoi elle répond que si la question n'est pas réglée l'hiver prochain, ça voudra dire qu'il est trop compliqué de faire des affaires

au Canada. Alors, elle va continuer à faire affaire avec *Vail* et à y amener les gens.

Quatre-vingt-cinq pour cent des gens qui sont venus ici à bord d'un vol de Continental Airlines lors de la dernière saison de ski n'étaient jamais venus au Canada auparavant. Donc, on amène ici des gens qui viennent dépenser de l'argent. Les retombées en TPS ont été évaluées à environ 1 million de dollars par rapport à un coût bien inférieur à cette somme, puisque pour l'ensemble des aéroports privés qui reçoivent ces vols, il en coûterait 450 000 \$. Donc, pour Mont-Tremblant, c'est beaucoup moins.

Si la situation n'est pas réglée rapidement, ce sera vraiment une question de vie ou de mort pour l'aéroport de Mont-Tremblant. La compagnie Continental a dit qu'elle était extrêmement heureuse du programme, qu'elle avait un plan et qu'elle était prête à continuer l'an prochain, mais qu'il faut régler le cas des frais de douane.

Oui, il y a effectivement 200 petits aéroports au Canada qui ont la même chose, mais il y en a aucun où on charge des frais de douane aux vols commerciaux pendant les heures normales. Ce qui est étrange, c'est qu'il y a d'autres aéroports où l'on ne charge aucun frais et qui n'attirent par la même clientèle. À l'aéroport de Bromont, il n'y a pas de frais de douane. Pourquoi? Il y en a d'autres également qui sont dans une situation semblable, mais pas exactement identique. C'est le cas à Kamloops, par exemple, je le sais. Il y en a aussi un à Fredericton, je pense. Il y en a quatre. Mais la situation de Mont-Tremblant est particulière.

J'entendais le ministre qui disait aujourd'hui — c'est ce qu'il s'est fait dire — qu'on avait signé cette entente. Oui, mais quand il y a eu la signature, on leur aurait dit qu'il fallait signer, sinon on n'accordait pas le programme. Alors, on a essayé le programme pendant au moins un an. Or, c'est un succès boeuf: cela amène énormément d'Américains de classe moyenne à décider de venir au Canada.

• (1630)

De plus, ce sont des installations exceptionnelles. Je pense d'ailleurs que s'ils ont une réputation au Canada, c'est à cause de cela. C'est un emplacement exceptionnel. C'est la plus haute montagne du Québec, peut-être la deuxième, et c'est la plus accessible. Je suis convaincu que si Whistler, dans l'Ouest canadien, avait le même problème, il serait déjà réglé depuis longtemps. Le ministre se le fait dire depuis environ un an. En fait, les gens qui discutent avec le ministre constatent qu'il n'a pas l'air complètement au courant du dossier. C'est évident, d'après les réponses qu'il a données ce midi.

Je suis très sensible à la situation de Mont-Tremblant et je suis certain que tout le Québec l'est également. D'ailleurs, c'est significatif que ce soit le ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation du Québec, M. Raymond Bachand, qui appuie cette demande. Il a l'appui unanime de l'Assemblée nationale.

Si vous voulez dire non au Québec, je devrais peut-être m'en réjouir, mais je ne suis pas en faveur de la politique du pire. Comme je le dis souvent, je ne déteste ni le Canada ni les Canadiens. Ce que je déteste, c'est la Constitution canadienne, que je voudrais changer.

Il reste que la situation est urgente et il faudrait au moins trouver une solution en attendant. Ils cherchent une solution depuis deux ans. Deux ans, ça n'a pas l'air long pour les fonctionnaires de son ministère. Je comprends que le ministre doit être assez impatient lui-même. Une telle motion l'inciterait peut-être à pousser les fonctionnaires à trouver une solution équitable. Mais en attendant qu'ils trouvent une solution équitable, il faudrait au moins ne pas percevoir les frais. S'ils menacent de percevoir les frais l'an prochain, on perdra l'ouverture touristique qu'on a créée. Ce sont des situations où l'on crée de la richesse, où les étrangers viennent dépenser de l'argent ici. C'est bon pour notre économie. Le gouvernement en fait largement ses frais et c'est probablement pour cette raison qu'il ne perçoit pas de frais de douane des passagers des vols commerciaux. Par contre, il n'a aucune objection à continuer de percevoir des frais de douane des passagers de vols privés, car ceux-ci ont les moyens de les payer.

•(1635)

[Traduction]

Le président: Je vous remercie beaucoup.

J'ai deux intervenants sur ma liste, M. Cullen et M. MacKenzie.

Monsieur Cullen, à vous la parole.

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

Je vais poser une question au secrétaire parlementaire, parce que je soupçonne que le sujet est lié au recouvrement des coûts. Je vois que le secrétaire parlementaire hoche de la tête, ce qui veut dire qu'il connaît le dossier. Moi, je le connais aussi. En fait, le ministre de la Sécurité publique à l'époque m'avait confié la tâche de régler ce problème. Nous avons amorcé le processus, mais c'est un grand défi.

J'aimerais fournir du contexte aux autres membres. Ce qui est arrivé vers 1995, c'était que le gouvernement à l'époque, notre gouvernement, a décidé que tous les droits perçus par Douanes Canada revenaient à l'Agence des douanes et du revenu du Canada. Ainsi, les règles visant ces droits seraient maintenues. En d'autres mots, tous les services offerts gratuitement continueraient de l'être, mais les nouveaux services offerts après cette date feraient l'objet d'un recouvrement complet des coûts.

Prince Rupert en est un bon exemple. Le port de Prince Rupert nous a fait savoir qu'il souhaitait avoir des douaniers sur place, mais l'Agence des services frontaliers du Canada, son nouveau nom, allait exiger des droits pour ce service. Cela voulait dire que le port de Vancouver aurait un avantage sur le plan des coûts par rapport au port de Prince Rupert, et que le port de Prince Rupert aurait davantage de difficulté à s'attirer le fret d'Extrême-Orient.

Ce qui s'est passé alors, c'était que le cabinet a étudié un ensemble de dispositions visant Prince Rupert, et il a fallu obtenir l'approbation du gouvernement pour exempter Prince Rupert du régime de recouvrement des coûts, ce qui a été fait.

Il y a un autre exemple, celui du corridor Windsor-Detroit. On voulait accroître le service de traversier pour alléger la circulation sur les ponts. Il y avait un entrepreneur qui a dit qu'il pouvait envoyer davantage de camions vers Detroit, mais les douaniers indiquent qu'il s'agirait alors d'un nouveau service et qu'il faudrait recouvrer les coûts. L'entrepreneur aurait dû alors payer le plein coût et n'aurait pas dans ses frais. On a donc examiné le cas.

De toute façon, le gouvernement a décidé, et je ne sais pas ce qui en est maintenant, que le maintien des règles s'appliquant au service ne se justifiait pas. Cela s'est peut-être imposé à une certaine époque, mais l'Agence des services frontaliers du Canada aurait dû définir les services essentiels et non essentiels. On aurait dû établir quels

seraient les services offerts gratuitement par l'Agence et ceux qui seraient offerts moyennant des droits afin que l'Agence puisse recouvrer ses coûts.

Je peux donc vous dire qu'on avait entamé le processus. C'était vraiment... Il est très difficile de définir ces services. De plus, il faut maintenant indiquer aux autorités portuaires qu'en effet ces services étaient gratuits mais que maintenant ils sont désignés comme non essentiels.

Je vous ai dit cela en guise de contexte. En fait, le gouvernement peut exempter certaines installations du programme de recouvrement des coûts, et il l'a déjà fait par le passé. Mais il faut qu'il y ait une exemption... Je crois qu'il serait préférable de trouver des solutions.

Monsieur le secrétaire parlementaire, il y a un problème lié au recouvrement des coûts qui ne va pas disparaître. De plus en plus de cas semblables vont survenir.

Par ailleurs, dire que l'on impose des droits à Mont Tremblant parce que c'est un gang de riches... Je ne crois pas que ce soit l'unique raison. Je crois que Mont Tremblant est arrivé à un stade dans son développement qui justifie des programmes douaniers complets. L'Agence des services frontaliers du Canada peut dire: « D'accord, nous pouvons vous offrir un programme complet de services douaniers et poster des agents 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Cependant, c'est vous qui allez devoir assumer 100 p. 100 des coûts. »

Je vous ai fourni le contexte. Je sais que c'est un peu injuste mais cela vient s'insérer dans un contexte plus grand. Il se peut que le secrétaire parlementaire puisse nous indiquer où en est rendu le projet de recouvrement des coûts.

Je sais qu'il y avait beaucoup de travail qui se faisait,— un travail que nous avons commencé,— et je me demande s'il pourrait nous indiquer l'état de la situation actuelle.

•(1640)

Le président: Monsieur MacKenzie.

M. Dave MacKenzie: Je crois pouvoir dire que c'est vous qui avez créé le problème.

Des voix: Oh, oh!

M. Dave MacKenzie: Non, et sauf le respect que je dois à mon collègue, certains éléments de la motion ne sont pas tout à fait justes. Vous parlez de frais de douane imposés aux vols commerciaux réguliers. Je ne crois pas que ce soit des vols commerciaux réguliers qui atterrissent à Mont-Tremblant. Il s'agit plutôt de vols nolisés. Mais je ne veux pas m'engager dans un débat à ce sujet. Je n'ai pas suffisamment d'information et je n'ai pas pris connaissance du dossier, comme l'a mentionné M. Cullen.

Par ailleurs, un accord a été signé, là comme à bien d'autres aéroports. Les frais ont augmenté avec la taille des aéronefs et le nombre de passagers à bord de ces avions. D'autres facteurs doivent aussi être pris en compte. Quand les avions atterrissent à une ou deux heures d'intervalle, les douaniers peuvent rester sur place et s'occuper des passagers des deux avions, mais quand sept heures s'écoulent entre deux vols, les douaniers partent et reviennent, ce qui fait monter les coûts.

De plus, comme on l'a dit à la Chambre des communes, l'aéroport de Moncton voudrait aussi une exemption. Des aéroports en Ontario en réclament une aussi. Collingwood, par exemple, un centre de ski, réclame la présence d'un douanier pour faire passer à la douane les passagers des vols internationaux, provenant surtout des États-Unis. Il en va de même pour Owen Sound. Mon collègue au bout de la table estime que Brockville devrait aussi avoir son poste de douane compte tenu du grand nombre de gens qui entrent au pays à cet endroit en provenance des États-Unis.

Il y a donc beaucoup de questions encore sans réponse. Nous avons tenté de faire venir un représentant de l'AFSC qui nous aurait fait le point sur la situation actuelle. Je comprends que M. Ménard insiste sur l'urgence de la situation puisqu'on veut une décision avant le 1^{er} juin.

Honnêtement, je n'ai pas de recommandation à formuler. Si j'étais certain qu'un représentant de l'AFSC pouvait venir nous donner un complément d'information... Un examen de certains des petits aéroports, dont celui-ci, est en cours. Nos collègues d'en face ont déjà soulevé des questions sur le cas de Moncton, à juste titre, selon moi.

Je comprends M. Cullen. Je ne sais pas si on a pris la bonne ou la mauvaise décision en 1995, mais la question est maintenant de savoir qui aura droit à des services gratuits et qui devra payer pour obtenir des services de douane. La décision qui a été prise en 1995 fait que, dans certains aéroports, on doit payer pour les services de douane, et il y a maintenant d'autres aéroports qui voudraient le même accès au service que les autres. Je crois savoir que le contrat est échoué et que l'aéroport n'accueille plus de vols internationaux, mais je n'en suis pas certain.

[Français]

M. Serge Ménard: L'expérience de Continental Airlines a été faite pendant la saison de ski, qui est terminée. Cette société espère la prolonger, comme elle l'a fait pour les avions privés. Actuellement, elle négocie en vue de concevoir son programme de publicité et de l'annoncer à partir du 15 août. Cependant, la date ultime était le 1^{er} juin.

Le principe général, c'est que les *fat cats* qui ont un avion privé devraient payer, mais que les vols réguliers commerciaux ne devraient pas payer, parce que l'argent qu'ils apportent au Canada paie amplement le salaire des douaniers.

• (1645)

[Traduction]

M. Dave MacKenzie: Je crois que les autres aéroports paient aussi ces frais.

Le président: Madame Priddy.

Mme Penny Priddy: Merci, monsieur le président.

Je veux demander à M. Ménard des précisions sur deux points, si possible.

On semble utiliser deux mots de façon interchangeable: « commercial » et « international ». Quand il s'agit d'un vol

commercial à l'intérieur du pays, il n'y a pas de douane. Nous traitons donc seulement de vols provenant de l'extérieur du pays.

Deuxièmement, on m'a dit qu'il y a probablement d'autres aéroports dans la même situation. Vous, monsieur Ménard, avez dit que cette situation est unique à l'aéroport de Mont-Tremblant. Je ne mets pas en doute votre parole, mais je veux simplement m'assurer que tel est bien le cas.

M. Serge Ménard: D'autres aéroports sont dans une situation semblable mais pas identique. L'Agence des services frontaliers n'exige pas de ses aéroports qu'ils assument les frais des services de douanes pour les vols commerciaux pendant les heures de travail normales. C'est la situation qui prévaut dans le reste du Canada. Les aéroports qui accueillent des vols commerciaux entre 8 heures et 20 heures ailleurs au pays n'ont pas à assumer les coûts des services de douanes.

Le président: Monsieur Dosanjh.

L'hon. Ujjal Dosanjh (Vancouver-Sud, Lib.): J'ai peut-être mal compris, mais je croyais que M. MacKenzie avait tenté de faire venir un représentant de l'agence...

M. Dave MacKenzie: Je n'ai pas encore pu confirmer si cela sera possible.

L'hon. Ujjal Dosanjh: Moi, je n'ai pas toutes les informations nécessaires pour bien comprendre ce dossier. Peut-être n'y a-t-il aucun autre aéroport qui soit exactement dans la même situation, mais peut-être y a-t-il de nombreux aéroports dans une situation semblable.

Je ne voudrais pas que nous nous prononcions en ignorance de cause. Mais comme le cas est urgent et que c'est un enjeu important au Québec, si M. MacKenzie m'assure qu'il ne pourra trouver un fonctionnaire pour nous donner des explications mercredi et que nous ne pouvons remettre cette motion à mercredi, je suis prêt à voter pour. Je ferai quelques recherches de mon côté et ferai témoigner des représentants des autres aéroports du pays afin que tous soient traités équitablement. C'est tout ce que nous pouvons faire puisqu'aucun représentant de l'agence n'est disponible et que nous devons nous prononcer sans plus tarder.

J'appuierai donc la motion.

Le président: Monsieur Cullen, vous avez la parole.

L'hon. Roy Cullen: J'ai l'impression que ces vols commerciaux internationaux vers Mont-Tremblant sont nouveaux ou que quelqu'un vient de se rendre compte que l'aéroport doit assumer les frais de douanes et qu'il se demande pourquoi. C'est probablement lié au recouvrement des coûts et à la question des services essentiels et non essentiels ou nouveaux. Mais je n'en suis pas certain et M. MacKenzie ne l'a ni confirmé ni infirmé.

Nous savons que, s'agissant de politique du Québec... Mes collègues du Québec m'en voudront si je n'appuie pas cette motion. Mais soyons réaliste: concrètement, nous n'avons pas la moindre chance d'obtenir une décision du gouvernement d'ici la fin mai ou le 1^{er} juin.

Je voterai pour la motion pour ne pas me faire d'ennemis parmi mes collègues du Québec, mais, dans les faits, le gouvernement n'agira pas dans l'immédiat.

Je propose que nous revenions là-dessus plus tard et que nous étudions de façon exhaustive le recouvrement des coûts afin de déterminer combien d'aéroports sont dans cette situation — les informations dont nous disposons se contredisent — dans quelle mesure ce problème est attribuable ou non au recouvrement des coûts et quelles mesures sont envisageables.

●(1650)

Le président: Puisqu'il n'y a personne d'autre sur ma liste d'intervenants, je mets la motion aux voix.

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

Le président: La séance est levée.

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

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

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

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

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

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

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