



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

SECU • NUMÉRO 062 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 8 mai 2017

Président

M. Robert Oliphant

Comité permanent de la sécurité publique et nationale

Le lundi 8 mai 2017

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Robert Oliphant (Don Valley-Ouest, Lib.)): Je suis très heureux d'ouvrir la 62^e séance du Comité permanent de la sécurité publique et nationale alors que nous entreprenons l'étude du projet de loi C-23, Loi relative au précontrôle de personnes et de biens au Canada et aux États-Unis. Toutes mes excuses pour le retard.

Mona Fortier, je vous souhaite la bienvenue.

Mme Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci.

Le président: Heureux de vous accueillir! Je sais que vous remplacez quelqu'un. Avez-vous déjà participé à une séance de comité?

Mme Mona Fortier: Oui.

Le président: Alors, c'est comme si vous aviez fait ça toute votre vie.

Mme Mona Fortier: J'ai notamment fait partie du comité de l'éthique.

Le président: Au nom de tout le comité, je vous souhaite la bienvenue. Votre expérience des autres comités peut seulement aller en diminuant à partir de maintenant.

Mme Mona Fortier: Nous verrons bien.

Le président: Monsieur le ministre Goodale, monsieur Bolduc, mesdames Wherrett et Watkinson, soyez les bienvenus. Je vous remercie d'inaugurer notre étude.

Je vous cède la parole. Le comité aura des questions.

Des exposés, y en aura-t-il un ou deux?

L'hon. Ralph Goodale (ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile): Monsieur le président, un seul, je crois. Je dois partir à 16 h 30, mais mes adjoints continueront de vous informer sur le projet de loi C-23 pendant la deuxième heure .

Le président: Parfait.

L'hon. Ralph Goodale: Naturellement, je suis très heureux de revenir discuter de ce sujet très important.

[Français]

C'est le système qui, depuis 60 ans, permet aux voyageurs se trouvant dans les aéroports canadiens de passer les douanes américaines au Canada.

[Traduction]

Le précontrôle permet aux voyageurs canadiens de franchir le processus des services des douanes et de l'immigration des États-Unis tout en étant au Canada; d'éviter de longues files aux douanes quand ils arrivent aux États-Unis; d'arriver directement à des aéroports américains qui, sinon, n'accepteraient que des vols

intérieurs; et de suivre les procédures exigées à la frontière américaine avant leur départ tout en restant protégés par les lois et la Constitution canadiennes.

[Français]

Bref, le précontrôle est bon pour les voyageurs, les entreprises, le tourisme et l'économie canadienne dans son ensemble.

[Traduction]

Les voyageurs peuvent se prévaloir des avantages du précontrôle dans huit aéroports canadiens: Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Pearson de Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax. Nous essayons faire profiter plus de Canadiens de plus de régions du pays de ces avantages, à commencer par l'aéroport Jean-Lesage de Québec, l'aéroport Billy Bishop de l'île de Toronto et les lignes ferroviaires partant de Montréal et de la Colombie-Britannique.

Le précontrôle partiel qui se fait actuellement dans certains bateaux de croisière et dans des terminaux de traversiers de la côte de la Colombie-Britannique deviendra un précontrôle au plein sens du terme. Nous poursuivrons le précontrôle du fret et la mise en oeuvre, pour la première fois au Canada, d'opérations de précontrôle aux États-Unis pour les voyageurs allant dans le sens opposé. À cette fin, le Canada et les États-Unis doivent s'entendre sur les modalités de l'élargissement de ce processus.

Après plusieurs années de négociations, l'accord a été conclu au printemps de 2015. Il a été déposé au Parlement à cette époque. L'année dernière, les États-Unis ont adopté la loi de mise en oeuvre, à l'unanimité des deux partis. Au Canada maintenant d'édicter sa propre loi de mise en oeuvre, pour concrétiser l'élargissement du précontrôle et en multiplier les avantages. Je suis heureux que votre comité soit maintenant saisi du projet de loi déposé en juin 2016.

Je sais, le projet de loi C-23 a soulevé des inquiétudes, à sa deuxième lecture, tant dans les médias qu'à la Chambre. Voilà pourquoi je veux prendre quelques moments pour y répondre et, je l'espère, réfuter toutes les faussetés qui peuvent circuler. Pour commencer, le nouveau cadre établi par le projet de loi C-23 ressemble en général beaucoup à celui qui est en vigueur sous le régime de l'accord de précontrôle de 1999. Par exemple, sous le régime des deux accords, les agents américains au Canada peuvent interroger les voyageurs, examiner et saisir des biens et effectuer des fouilles par palpation. Ils peuvent aussi détenir un voyageur s'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'il a commis une infraction, en étant cependant tenus de le confier le plus rapidement possible à la garde d'agents canadiens. Les agents américains ne possèdent pas ce pouvoir d'arrestation.

Les différences entre le régime actuel et le projet de loi C-23 sont relativement mineures. Par exemple, les agents américains peuvent détenir un voyageur pour le soumettre à une fouille à nu et ils doivent demander à un agent canadien de la faire. La seule différence qu'introduit le projet de loi est que l'agent américain pourrait s'en charger lui-même dans l'éventualité peu probable où un agent canadien ne serait pas disponible, et, dans ce cas, la fouille est assujettie à des règles rigoureuses.

Le projet de loi C-23 et le cadre en vigueur autorisent le retrait d'un voyageur de la zone de précontrôle. La seule différence est que le projet de loi C-23 autorise de demander au voyageur de s'identifier et de s'expliquer, pour empêcher l'arrivée désinvolte d'espions qui viendraient sonder les lacunes de la sécurité dans la zone de précontrôle, puis essaieraient d'en sortir sans se faire remarquer.

● (1540)

Le projet de loi C-23 est clair. Dès que le voyageur a déclaré son intention de se soustraire au précontrôle, l'agent ne peut l'en empêcher que dans un délai raisonnable. Cette disposition s'explique si on se rappelle que la notion de « caractère raisonnable » imprègne le droit canadien; par exemple, l'article 8 de la Charte canadienne des droits et libertés accorde la protection contre les fouilles, les perquisitions ou les saisies abusives, tandis que la Loi sur les douanes exige que la fouille des voyageurs nouvellement arrivés ait lieu dans un délai justifiable et que le Code criminel prescrit de conduire la personne arrêtée devant un juge de paix sans retard injustifié. En général, les tribunaux ont interprété cette notion dans le sens qu'on s'attendrait que d'autres, dans la même situation, arriveraient à la même conclusion ou se comporteraient de la même façon.

On comprend que les pouvoirs des agents renvoient généralement à des normes acceptées. En fait, pendant l'étude du projet de loi qui a abouti à la loi en vigueur, en 1999, le NPD a préconisé l'ajout du mot « raisonnable » à l'article sur l'usage de la force, pour limiter les pouvoirs des agents. Autrement dit, loin d'être une notion vague ou une autorisation des abus, l'exigence de ne pas empêcher le voyageur de se soustraire au précontrôle dans un délai raisonnable impose une norme dont notre droit a l'habitude et que les tribunaux connaissent bien. Finalement, le voyageur qui souhaite se retirer de la zone de précontrôle sera libre de le faire après avoir répondu à quelques questions simples sur son identité et sur les motifs de son départ.

Une autre crainte soulevée à la Chambre et dans les médias concerne l'embarquement, aux États-Unis, de résidents permanents du Canada, que compliqueraient les opérations canadiennes de précontrôle aux États-Unis. Dans presque tous les cas, cette crainte est simplement non fondée. Les résidents permanents seront traités exactement en conformité avec la même procédure dans les zones de précontrôle et en tout autre point d'entrée au Canada. L'exemption

qui se présente très rarement serait celle d'un résident permanent qui pose un problème grave d'interdiction de territoire, par exemple en raison d'une criminalité grave. Ce résident pourrait encore venir au Canada, sous réserve des règles habituelles d'admissibilité appliquées à un point ordinaire d'entrée, mais il risque de ne pas pouvoir profiter du précontrôle, parce que les zones canadiennes de précontrôle aux États-Unis ne seraient pas nécessairement équipées pour répondre aux cas de criminalité grave.

Je suis aussi au courant des craintes selon lesquelles le projet de loi C-23 limiterait l'emploi de technologies qui aident à réduire les temps d'attente à la frontière, par exemple les postes de déclaration pour le contrôle automatisé des passeports et les applications de contrôle de passeport pour mobiles. Sachez que notre gouvernement appuie ces technologies et que le projet de loi n'en limite pas l'usage à l'extérieur des zones de précontrôle.

Quant à l'autorisation du port d'arme, les agents américains ne seraient autorisés qu'à porter les mêmes armes et le même matériel de contention que les agents canadiens dans la même situation. Par exemple, comme les agents frontaliers canadiens ne portent pas d'armes à feu dans leurs rapports avec les passagers dans les aéroports, les agents américains ne le pourraient pas plus. Les mêmes règles s'appliquent dans les deux cas, conformément au principe de réciprocité énoncé dans l'accord de précontrôle, qui donne aussi aux agents canadiens les mêmes pouvoirs à cet égard qu'aux agents américains en territoire américain. De plus, le projet de loi C-23 maintient la limite très rigoureuse régissant actuellement l'usage de la force par les agents de précontrôle.

● (1545)

L'accord sur le précontrôle prévoit aussi que l'opération sera conduite, dans les deux pays, dans le respect des lois et de la constitution des deux pays. C'est vraiment le point essentiel. L'élargissement du précontrôle signifie que plus de Canadiens pourront profiter de la protection de la Charte quand ils traversent la frontière. Aujourd'hui, le Canadien qui prend l'avion à Québec ou le train à Vancouver, à destination des États-Unis, doit se soumettre totalement aux procédures américaines des services des douanes et de l'immigration en territoire américain, sans bénéficier des cadres juridique ou constitutionnel canadiens.

Ce projet de loi est essentiel pour changer cette situation. Plus de voyageurs en plus d'endroits qui utilisent plus de moyens de transport pourront se prévaloir du précontrôle avant leur départ. Autrement dit, ils pourront le faire pendant qu'ils se trouvent en territoire canadien et qu'ils sont protégés par le droit canadien.

Pour terminer, une dernière précision. À la deuxième lecture du projet de loi, les néo-démocrates ont déposé un amendement pour rejeter le projet de loi, au motif d'un prétendu « climat d'incertitude à la frontière ». Soyons clairs. Quelque 400 000 personnes la traversent chaque jour presque sans incident. Fait intéressant, les statistiques montrent que moins de Canadiens, pas plus, mais moins, se sont vu refuser l'entrée aux États-Unis cette année que l'année dernière. Néanmoins, j'ai rencontré le secrétaire du ministère de la Sécurité intérieure des États-Unis et j'ai souligné mes espoirs et, je pense, ceux de tous les Canadiens: que les voyageurs dans un sens ou dans l'autre seront traités avec équité, respect, de façon prévisible, cohérente et conforme à la loi.

En fait, c'est précisément avec un texte législatif comme le projet de loi C-23 que nous pouvons le mieux réduire l'incertitude pour les voyageurs. Il établit un cadre juridique clair qui exige des agents américains qu'ils se conforment aux normes canadiennes quand ils appliquent la loi canadienne, non seulement dans les huit endroits où le précontrôle est actuellement appliqué, mais en de nombreux autres et dans autant de moyens de transport que possible.

En fin de compte, il est à souhaiter que l'augmentation des cas où on pourra appliquer le précontrôle rendra plus rapides et plus efficaces les déplacements et le transport de marchandises vers les États-Unis et en provenance de ce pays. Le précontrôle procurera des bienfaits importants à l'économie canadienne, il améliorera la protection des droits et libertés des voyageurs et il ne sera appliqué que lorsque nous adopterons ce projet de loi.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

[Français]

Nous allons maintenant commencer le premier tour de questions.

Monsieur Picard, vous disposez de sept minutes.

M. Michel Picard (Montarville, Lib.): Bonjour et bienvenue, monsieur le ministre, représentants des ministères et anciens collègues.

Lorsque nous parlons de la douane, une grande partie de la population pense aux questions de sécurité reliées à ce service. Nous arrivons d'un voyage à Washington au cours duquel nous avons rencontré des parlementaires. La plupart des représentants du Congrès nous ont dit, à notre grande surprise, que la douane canadienne ne leur causait pratiquement aucun problème. L'aspect de la sécurité leur paraissait par conséquent une question moins prédominante. Cela m'a permis de comprendre que la dimension économique et commerciale du programme de précontrôle s'avérait la plus importante et que son impact était le meilleur.

Monsieur le ministre, j'aimerais que vous nous disiez quels sont les avantages économiques d'une telle entente.

Avec l'augmentation des mesures de précontrôle, à quelles améliorations peut-on s'attendre en matière de commerce et d'économie?

• (1550)

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Merci beaucoup, monsieur Picard.

La frontière canado-américaine est une institution remarquable. Elle n'est pas exempte, quelquefois, de controverses ni de difficultés, et nous devrions toujours nous efforcer de les résorber pour la rendre encore meilleure.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration, 400 000 personnes la traversent dans les deux sens tous les jours. De plus, chaque jour

aussi, la valeur des échanges commerciaux qui y transitent s'élève à 2,5 milliards de dollars. C'est beaucoup et c'est précieux. On peut affirmer sans crainte de se tromper que cette frontière est la plus efficace et la plus longue à ne pas être militarisée de l'histoire du monde. Elle est efficace pour le Canada et pour les États-Unis, et elle a besoin d'être sécurisée et protégée. Elle a aussi besoin d'être efficace et de pouvoir être franchie rapidement.

Le précontrôle est l'un des outils par lesquels nous pouvons atteindre tous ces objectifs: sécurité, sécurisation, efficacité, diligence. Actuellement, huit aéroports s'en servent pour les déplacements aériens vers le sud, les États-Unis. L'accord et le projet de loi cherchent à le faire appliquer à tous les moyens de transport, pas seulement les avions, en beaucoup plus d'endroits dans notre pays et pour les déplacements dans les deux sens.

Nous avons surtout toujours privilégié le transport de voyageurs, mais je pense que nous touchons l'une des grandes potentialités de la mesure, c'est-à-dire l'élargissement du précontrôle aux marchandises. Au lieu de grandes files de camions obstruant à un point de contrôle les ponts conduisant aux États-Unis, on pourrait imaginer le chargement des marchandises à l'usine, dans un camion qui y serait inspecté et plombé, puis, dès ce précontrôle effectué, le véhicule n'aurait plus qu'à traverser la frontière sans autre inspection. Il faudra quelque temps pour instaurer ce système, mais l'accord et le projet de loi l'envisagent, pour améliorer les échanges entre les deux pays.

Le secrétaire Kelly, dans sa comparution devant un comité du Congrès, il y a quelques semaines, m'a fait grand plaisir en affirmant que la frontière canadienne était un bon exemple de frontière qui jouait son rôle et qu'il la souhaitait plus mince. Il a tenu des propos très flatteurs sur le Canada, les Canadiens, les services frontaliers et ainsi de suite. C'est positif.

Je ne voudrais pas laisser l'impression que le précontrôle des marchandises serait simple. Mais, pour ce projet colossal, le projet de loi et l'accord qui le sous-tendent autorisent tous les espoirs.

M. Michel Picard: Nous avons discuté des questions de fret avec nos homologues américains, et nous croyons comprendre que, de leur côté, ils ont des étapes supplémentaires à franchir, compte tenu des accords ou des autorisations à obtenir d'un certain nombre d'organisations.

Pouvez-vous nous donner une idée de ce qui se passera après l'éventuelle adoption du projet de loi? Quelles mesures suivront la mise en oeuvre du précontrôle aux États-Unis et au Canada? Quelles difficultés s'ajoutent pour le précontrôle des marchandises?

L'hon. Ralph Goodale: Elles sont considérables. Nous ne devrions pas prétendre que ce sera possible sans beaucoup de négociations et de travail acharné et peut-être sans autres mesures réglementaires et législatives, particulièrement aux États-Unis. Mais je suis heureux des déclarations très claires de notre premier ministre et du président des États-Unis, à la Maison-Blanche, il y a quelques semaines, selon lesquelles c'est une priorité des deux pays qu'ils ont l'intention de réaliser. Ce n'était pas seulement l'énoncé d'un objectif, d'un espoir ou d'une ambition. Les deux s'y sont engagés

Des projets pilotes ont visé à reconnaître d'éventuels problèmes à résoudre. Le travail a donc commencé, mais il y en a plus à faire. Je pense que l'appui enthousiaste des dirigeants d'entreprises et des exportateurs des deux pays peut impulser un élan de plus en plus fort pour la découverte d'une solution pratique et efficace.

• (1555)

M. Michel Picard: Merci.

Le président: Monsieur Clement.

L'hon. Tony Clement (Parry Sound—Muskoka, PCC): Merci.

Merci, monsieur le ministre, de votre visite. Je pense qu'elle est très importante alors que nous discutons de ce projet de loi.

Vous ne le savez peut-être pas, mais, il y a plusieurs semaines, j'ai assisté, à Londres, avec David McGuinty, à une conférence interparlementaire du Commonwealth sur la sécurité nationale et la cybersécurité. L'un des thèmes commun à tous les pays représentés était l'idée selon laquelle, pour que les mesures de sécurité soient efficaces, l'adhésion de la population était capitale. L'appui du public, à qui nous demandons beaucoup par des mesures de sécurité parfois extraordinaires, est indispensable.

Vous en avez parlé dans votre déclaration, revenons-y brièvement. La principale crainte que semblait causer le projet de loi concernait la détention, par des agents américains, de Canadiens en territoire canadien. Je vous cède la parole pour que vous les dissipiez. Je pense que c'est l'une de celles qui a eu prise sur l'esprit du public.

L'hon. Ralph Goodale: C'est une question importante, monsieur Clement. Comme vous le dites, pour que les mesures de sécurité soient respectées et qu'elles soient efficaces, la population doit être convaincue qu'elles sont bien conçues et bien appliquées. Voilà pourquoi l'accord et les mesures législatives énoncent passablement les règles et les procédures de sorte que les dispositions législatives soient claires. Je me souviens de l'une des premières questions que j'ai posées à mes collaborateurs lorsqu'ils m'ont présenté l'avant-projet de loi: est-il vraiment nécessaire d'inclure tous ces moindres détails dans le projet de loi? Ils m'ont répondu que c'était nécessaire parce que lorsqu'on précise les choses conformément aux termes de l'accord conclu avec les États-Unis, alors on établit les paramètres de conduite.

Essentiellement, lorsque des agents américains en sol canadien appliquent la loi, ils doivent le faire — et le projet de loi est très clair à cet égard — d'une manière qui est conforme à toutes les lois canadiennes, dont la Déclaration des droits, la Charte des droits et libertés et la Loi canadienne sur les droits de la personne. Elles sont toutes applicables. C'est clairement différent de ce qui serait applicable s'il n'y avait pas de précontrôle et qu'il n'y avait que le contrôle douanier habituel effectué aux États-Unis, en sol américain, car dans ce cas, c'est leur cadre qui s'applique plutôt que le nôtre.

L'hon. Tony Clement: J'imagine que l'une des possibilités que vous pourriez envisager, si le projet de loi est adopté par le Parlement, c'est de communiquer avec le public pour insister sur ce point. Est-ce raisonnable?

L'hon. Ralph Goodale: Oui, et il y a la formation, monsieur Clement. De la formation est déjà donnée dans le cadre du régime de précontrôle actuel, ce qui remonte à 1999, mais les agents américains en sol canadien recevraient une formation.

L'hon. Tony Clement: Serait-elle donnée par des Américains ou par des Canadiens...?

L'hon. Ralph Goodale: Par des Canadiens, par l'ASFC et d'autres personnes qui leur feraient bien comprendre les règles et les dispositions de la Charte des droits, de la Déclaration des droits et de la Loi sur les droits de la personne. On crée ainsi le cadre dans lequel ils agissent. Ils doivent comprendre les dispositions de ces lois fondamentales et savoir en quoi ces lois peuvent différer considérablement de ce à quoi ils sont habitués aux États-Unis.

• (1600)

L'hon. Tony Clement: Monsieur le ministre, je dois continuer.

L'hon. Ralph Goodale: Oui, allez-y.

L'hon. Tony Clement: Pour ce qui est des mesures législatives sur la marijuana que le gouvernement du Canada veut faire adopter, on a exprimé également certaines réserves selon lesquelles parce qu'aux États-Unis, on attribue toujours un caractère honteux à la consommation de la marijuana, cela constituera un problème pour les voyageurs canadiens. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

L'hon. Ralph Goodale: Aux États-Unis, la situation est compliquée, car bien entendu, le gouvernement fédéral estime que la marijuana est et devrait être illégale, tandis qu'un certain nombre d'États américains l'ont légalisée, et plusieurs autres ont procédé à un référendum au moment des élections, l'automne dernier, indiquant qu'on entendait prendre cette direction. La situation américaine est complexe, mais les mesures frontalières relèvent du fédéral, et aux États-Unis, c'est le point de vue du fédéral qui prévaut.

Les gens devraient comprendre qu'à l'heure actuelle, l'importation et l'exportation de cannabis sont illégales et le demeureront dans le cadre du nouveau régime. En ce sens, traverser la frontière avec de la marijuana est une infraction présentement et demeurera une infraction.

Monsieur Clement, au sujet du point que vous avez soulevé plus tôt, je terminerai en disant que j'invite les députés à examiner le paragraphe 10(2) et l'article 11 des mesures proposées, qui énoncent très clairement le cadre législatif qui s'applique aux agents.

L'hon. Tony Clement: Merci.

[Français]

Le président: Merci.

Nous passons à M. Dubé.

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

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

J'aimerais répondre aux commentaires relatifs à notre amendement. J'oserais dire que le nombre de personnes qui sont refoulées à la frontière donne peu de réconfort aux gens qui se sentent déshumanisés à cause de la couleur de leur peau ou de leur religion. C'est ce qu'on entend par un climat d'incertitude. Que vous le vouliez ou non, une perception existe et elle est extrêmement problématique.

Par ailleurs, j'aimerais revenir sur la question substantielle du projet de loi. On parle beaucoup de l'augmentation des pouvoirs des agents si quelqu'un quitte la zone de précontrôle. Je veux attirer votre attention sur le paragraphe 33(1), où il est question des renseignements obtenus auprès d'un voyageur après que celui-ci a quitté la zone de précontrôle. Il est aussi question d'autorité légitime. C'est là que c'est préoccupant. J'aimerais parler d'une situation hypothétique. On aime peu cela en politique, mais je crois que c'est important pour illustrer nos préoccupations et pouvoir vous entendre à ce sujet par la suite.

Imaginons que le président des États-Unis prenne un décret — comme il l'a déjà suggéré dans certains médias — qui permettrait de fouiller tous les appareils électroniques des voyageurs. La jurisprudence canadienne est relativement muette sur la question des droits des Canadiens quand on leur demande leur mot de passe.

Dernièrement, une décision a été rendue et elle est plutôt favorable aux services de sécurité. Elle ne favorise pas le respect de la vie privée du citoyen. Selon vous, nous sommes protégés par la loi canadienne, mais les cours de justice ont déjà déterminé que nos droits garantis par la Charte sont en partie soustraits quand nous traversons la frontière.

Il a été question d'autorité légitime. Considère-t-on que le président possède cette autorité légitime lorsqu'il donne des directives à ses agents pour obtenir une information, c'est-à-dire des directives qui outrepassent les limites de ce qu'on peut demander à quelqu'un qui déciderait de quitter la zone de précontrôle?

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Dubé, je dirais tout d'abord que s'il y a des améliorations que le Comité juge nécessaire d'apporter aux mesures législatives, j'espère que les députés porteront leurs recommandations à mon attention. Comme je l'ai dit en Chambre, j'ai hâte d'examiner des idées constructives visant à améliorer les mesures. Bien sûr, nous sommes limités par l'accord international qui existe déjà, et il faut que les mesures législatives soient conformes à cet accord.

Toutefois, si les députés ont des idées sur des précisions qu'il est nécessaire d'apporter, ils n'ont qu'à les porter à mon attention, et nous les examinerons très sérieusement pour déterminer si elles sont acceptables.

•(1605)

[Français]

M. Matthew Dubé: Merci.

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Puis-je également dire quelque chose concernant la situation où une personne quitte la zone de précontrôle? L'agent doit avoir un comportement raisonnable. Encore une fois, c'est pourquoi c'est mentionné. Si les agents adoptent un type de comportement — et j'en ai discuté avec le secrétaire Kelly — que nous trouvons fâcheux... Nous n'avons aucune raison de croire que cela se produira, mais si cela devait se

produire, évidemment, nous pourrions exprimer ce type de préoccupations auprès...

M. Matthew Dubé: Monsieur le ministre, si vous me permettez de vous interrompre...

L'hon. Ralph Goodale: ... des Américains.

M. Matthew Dubé: Monsieur le ministre, le temps dont je dispose est limité. Si nous revenons au paragraphe 33(1), voici ce qu'il stipule: « sauf pour maintenir la sécurité ou le contrôle de la frontière entre le Canada et les États-Unis ou s'il existe une autorité légitime ».

Dans cette situation, qui déterminera si les renseignements peuvent être communiqués? Si une personne décide de quitter la zone de précontrôle parce qu'elle n'aime pas la façon dont on la traite, en lisant ce paragraphe, je vois une situation où, si des renseignements sur cette personne sont accessibles et que l'agent américain juge que c'est suspect, alors l'information sera renvoyée au gouvernement américain, parce qu'on indique ici « sauf pour maintenir la sécurité ou le contrôle de la frontière ». On pourrait estimer que c'est exactement le cas, même si ce n'était pas notre avis.

L'hon. Ralph Goodale: Permettez-moi de demander à Jill Wherrett de répondre à la question.

Mme Jill Wherrett (sous-ministre adjointe par intérim, Secteur des affaires du portefeuille et des communications, ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile): Comme le prévoient les mesures législatives et l'accord, les pouvoirs de l'agent sont limités. Il peut demander à la personne ses pièces d'identité et les raisons pour lesquelles elle se soustrait au précontrôle.

En ce qui concerne les situations où l'objectif est de maintenir la sécurité de la frontière, il pourrait s'agir, par exemple, d'une situation où pendant qu'on l'interroge, un voyageur fournit de fausses pièces d'identité et au moment où celui-ci quitte la zone, l'agent détermine que le voyageur « sondait la frontière » pour essayer de trouver des faiblesses permettant de perpétrer des attentats. Les données biométriques qui ont été recueillies avant que la personne ait demandé à se soustraire au précontrôle pourraient être utilisées pour identifier le voyageur.

Voilà pourquoi ce type de libellé est utilisé — maintenir la sécurité de la frontière.

M. Matthew Dubé: Merci.

J'aimerais maintenant parler de la question des armes à feu. Nous avons beaucoup parlé des protocoles d'entente, mais en fait, si je comprends bien, ils n'ont pas de pouvoir légal. Dans le texte du projet de loi, qu'est-ce qui empêche, dans une zone désignée, un agent américain désigné de porter une arme à feu? Vous avez parlé de la réciprocité et des protocoles d'entente, mais il n'y pas de pouvoir légal qui peut être appliqué, non?

L'hon. Ralph Goodale: Il n'y a rien dans l'accord ou dans la loi à cet égard. Si un pouvoir, un droit ou un privilège est conféré aux agents d'un pays, il est aussi conféré aux agents de l'autre pays.

M. Matthew Dubé: Je comprends cela.

L'hon. Ralph Goodale: Les mêmes règles s'appliquent dans les deux pays.

M. Matthew Dubé: Si nous prenons l'exemple de l'aéroport Pearson, vous avez dit que le principe de réciprocité étant ce qu'il est, les agents de l'ASFC ne portent par d'armes sur eux à cet aéroport parce que la police...

L'hon. Ralph Goodale: Ou dans n'importe quel autre aéroport lorsqu'ils interagissent avec des passagers...

M. Matthew Dubé: Qu'est-ce qui, dans le projet de loi, interdit à un agent américain de porter une arme dans la zone désignée?

L'hon. Ralph Goodale: La loi canadienne.

M. Matthew Dubé: Or, le projet de loi comprend l'exception au Code criminel. Dans la zone désignée, il est autorisé à...

M. Martin Bolduc (vice-président, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada): Puis-je intervenir?

L'hon. Ralph Goodale: Je demanderais à Martin de répondre à la question.

M. Martin Bolduc: Les agents du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis seraient tenus de respecter les politiques de l'ASFC. Quant au port, à l'entreposage et au transport d'armes à feu, ils agiraient conformément aux politiques de l'ASFC. Ils ne pourraient pas faire quelque chose en portant une arme de poing si les agents de l'ASFC n'y sont pas autorisés.

M. Matthew Dubé: Est-ce énoncé explicitement quelque part ou cela requiert-il une modification réglementaire?

M. Martin Bolduc: Dans un accord que nous avons conclu avec le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, il est clairement énoncé que...

M. Matthew Dubé: Cet accord a-t-il force de loi?

L'hon. Ralph Goodale: Je vais examiner la question, monsieur Dubé. À mon avis, il a force de loi. Ce sont là les règles. Ces gens travailleront en territoire canadien, et ils suivront les règles précisées dans l'accord et dans la loi. S'il faut apporter des précisions, je serai ravi de m'assurer que nous le faisons.

Il est important de garder à l'esprit que c'est mieux que la solution de rechange. Sans l'accord et les dispositions législatives, toutes les règles seraient rédigées aux États-Unis et élaborées en fonction de ce pays, car tout le processus se tiendrait aux États-Unis, en territoire canadien, selon leur cadre, sans accord international et sans projet de loi C-23. Les Canadiens seraient plus vulnérables.

• (1610)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Je propose que si le ministre ou ses collaborateurs pensent qu'il existe un document qui nous aiderait à répondre à cette question, ou si M. Dubé connaît un document qui pourrait être pertinent, cela serait probablement utile au Comité.

L'hon. Ralph Goodale: Je serai ravi de le fournir au Comité, monsieur le président.

Le président: C'est maintenant au tour de M. Spengemann.

M. Sven Spengemann (Mississauga—Lakeshore, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, je suis ravi de vous revoir. Je vous souhaite à vous, et à vos hauts fonctionnaires, la bienvenue.

Monsieur le ministre, à d'autres occasions, en caractérisant la tâche à accomplir concernant le domaine de la sécurité publique, pour le Comité, et votre travail, vous avez dit qu'il ne fallait prendre des mesures de sécurité au détriment de la protection des droits et qu'il faut faire les deux — prendre de bonnes mesures de sécurité et protéger entièrement les droits des Canadiens, dont ceux garantis par la Charte.

Dans ce cas, un troisième maillon s'ajoute: le commerce et la circulation des personnes. On parle des affaires, du tourisme, des relations familiales au-delà des frontières. J'ai constaté que sur le plan du précontrôle, concernant les relations transfrontalières, cela nous amène à 1952, à il y a environ 67 ans. Il n'y avait pas d'accord en place tous les ans, mais on parle certainement de relations étroites de longue date sur le plan opérationnel.

Comme vous le savez, le Comité est allé à Washington et, de notre côté, nous voulons abonder dans le même sens que vous quant aux sentiments que vous avez décrits concernant le secrétaire Kelly, aux commentaires très positifs de la part d'homologues du Congrès et aussi du personnel du département de la Sécurité intérieure quant à l'état actuel des choses à la frontière.

Je veux vous demander si vous ou le ministère avez des statistiques sur le taux d'incidents de retrait. Vous avez dit qu'une personne qui ne veut pas se soumettre aux vérifications américaines peut se soustraire au processus. Combien de fois cela s'est-il produit? Avons-nous des données à cet égard?

L'hon. Ralph Goodale: Il y en a très peu. Laissez-moi vérifier si mes collaborateurs le savent.

M. Sven Spengemann: Ou sinon, pourriez-vous...?

L'hon. Ralph Goodale: Nous obtiendrons l'information pour vous, mais en ce qui concerne la question des fouilles intrusives, par exemple, si je m'en souviens bien, je crois que selon les données pour l'année dernière, il n'y a pas eu d'incident de ce genre — il n'y en a pas eu au cours des 12 derniers mois.

M. Sven Spengemann: D'accord.

L'hon. Ralph Goodale: De façon similaire, je pense aux circonstances dans lesquelles un agent américain pourrait juger qu'il est nécessaire de faire une fouille et où selon les règles, il ne peut pas procéder à des fouilles lui-même et doit alors communiquer avec un représentant de l'ASFC. S'il fallait appliquer les nouvelles règles — légèrement modifiées par rapport aux mesures précédentes — à l'expérience des 60 dernières années environ, il n'y aurait pas eu d'incident où un problème s'est posé pour un voyageur canadien.

Je comprends les préoccupations des gens qui veulent que ce soit standard pour ce qui est de la protection des droits et libertés au Canada. Nous voulons tous atteindre cet objectif, mais l'expérience montre que le taux d'incidents qui pourraient être considérés comme étant fâcheux et pour lesquels on pourrait invoquer les dispositions de la loi serait très peu élevé.

M. Sven Spengemann: De plus, on parle d'un chiffre net très important — des millions de personnes passent à la frontière chaque année — et de 10 milliards de dollars en échanges commerciaux.

L'hon. Ralph Goodale: Exactement.

M. Sven Spengemann: Pourtant, les Canadiens peuvent se demander comment nous nous assurons que même dans les cas où une personne est tentée de se soustraire au précontrôle, nous avons les mécanismes voulus, et que le système et le processus sont intégrés.

Cela dépasse légèrement la portée du projet de loi, mais j'aimerais savoir si vous avez des observations à faire sur la nature de la surveillance ou les questions liées à la surveillance de ce processus, car quand on parle de la confiance envers le gouvernement, il ne s'agit pas seulement du gouvernement canadien, mais aussi du gouvernement américain, concernant le précontrôle. Avez-vous quelque chose à dire sur la façon de surveiller ce processus de façon efficace?

L'hon. Ralph Goodale: Au bout du compte, une personne qui a un grief aurait recours à des procédures judiciaires, et je présume que c'est la protection ultime.

J'avais une bonne relation avec le secrétaire de la Sécurité intérieure précédent et je crois avoir une bonne relation avec le secrétaire actuel. Nous croyons fermement tous les deux que l'expérience à la frontière doit être surveillée de près pour déterminer si des circonstances importunes se produisent, et ce, avant d'en arriver au point où une personne intenterait des poursuites judiciaires. Encore une fois, lorsqu'on examine les 60 dernières années, on se rend compte que cela ne s'est pas vraiment produit ou pas du tout.

Avant d'en arriver à ce type de situation, nous devons établir le type de relation où, si les Américains ont un problème avec la façon de fonctionner du système canadien ou si nous avons un problème avec le fonctionnement du système américain, nous pouvons simplement communiquer avec l'autre partie et corriger la situation. C'est l'attitude qui a permis de bâtir le type de frontière dont nous profitons actuellement, car il s'agit de la plus longue frontière non militarisée et de la relation transfrontalière la plus fructueuse de tous les temps. Mais les deux côtés n'osent pas se reposer sur leurs lauriers. En effet, nous devons tous poursuivre les efforts pour veiller à ce que les processus à la frontière soient toujours sécuritaires, efficaces et rapides.

• (1615)

M. Sven Spengemann: Encore une fois, selon l'expérience vécue récemment par les membres du comité à Washington, les interactions entre hauts fonctionnaires sont solides, profondes et positives, et les gens sont essentiellement sur la même longueur d'onde.

J'aimerais que vous approfondissiez la question de la réciprocité. En effet, le projet de loi mentionne la contrepartie du scénario le plus fréquent, c'est-à-dire le précontrôle pour entrer aux États-Unis. Quels sont les plans en ce qui concerne les volumes et les mécanismes liés au précontrôle relatif à l'entrée au Canada?

L'hon. Ralph Goodale: J'ai entamé cette conversation avec M. Kelly, afin d'obtenir ses suggestions ou ses observations sur la façon d'aborder cet enjeu du côté américain. Cela se fera-t-il dans de grandes régions métropolitaines du Nord que connaissent bien les Canadiens, par exemple Boston, New York, Chicago, Seattle, etc.? Choisira-t-on plutôt des endroits où les Canadiens passent l'hiver aux États-Unis? Par exemple, on peut penser à Scottsdale ou à West Palm Beach, etc.

Nous devons collaborer à cet égard pour déterminer l'endroit où cela serait le plus logique, c'est-à-dire où les volumes nécessaires sont déjà présents. Par exemple, il y a énormément de Canadiens qui passent par des aéroports comme celui de Fort Lauderdale au milieu de l'hiver, ou par les aéroports de Scottsdale ou de Phoenix. Toutefois, l'accès à des endroits comme Chicago ou New York offre une énorme valeur commerciale. Il est également avantageux, sur le plan politique, d'établir une relation entre l'aéroport Reagan, à Washington, et celui d'Ottawa, par exemple.

Incidemment, l'aéroport Reagan est l'un de ces aéroports américains auxquels nous n'aurions pas d'accès direct si ce n'était du précontrôle, car il s'agit d'un aéroport national. Il n'a donc pas les installations de dédouanement international nécessaires. Si nous ne pouvions pas atterrir là-bas, si nous ne pouvions pas profiter du précontrôle effectué au Canada avant le départ, nous devrions atterrir à un autre aéroport et prendre ensuite une correspondance.

Nous examinons les diverses options, et les intervenants sont prêts à discuter.

Le président: Je dois vous arrêter ici.

Merci, monsieur le ministre, et merci, monsieur Spengemann.

Monsieur Miller, vous avez cinq minutes.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, nous sommes toujours heureux de vous accueillir parmi nous. Nous remercions également votre personnel d'être présent.

À mon avis, l'enjeu dont nous sommes saisis, c'est-à-dire le précontrôle, a été bien approfondi, et je crois fermement que nous nous dirigeons dans la bonne direction.

Toutefois, monsieur le ministre, le contrôle en général est un enjeu qui a été soulevé dans un autre contexte, c'est-à-dire dans le cadre de l'Entente sur les tiers pays sûrs. Je suis sûr que tout le monde sait que des immigrants illégaux, ou des réfugiés illégaux, selon le nom que vous souhaitez leur donner, entrent au pays essentiellement à volonté, surtout à Emerson, au Manitoba, ainsi qu'au Québec, et dans d'autres régions, j'en suis certain. Et la situation s'aggravera probablement.

Monsieur le ministre, lorsque la chaîne CTV a diffusé cette histoire pour la première fois, mes téléphones ont été submergés d'appels. Essentiellement, il semblait que les agents de la GRC ne diraient jamais aux réfugiés qu'ils ne pouvaient pas traverser à cet endroit et qu'ils devaient retourner d'où ils venaient, et qu'ils n'allaient même pas les rediriger vers un poste frontalier.

Les gens ne peuvent pas comprendre pourquoi les agents de sécurité n'intervenaient pas et invitaient presque ces personnes à entrer au pays. Je présume que je demande, au nom des Canadiens — et j'aimerais également connaître la réponse —, pourquoi ces gens ne sont pas renvoyés d'où ils viennent ou au moins redirigés vers le poste frontalier le plus proche? Par exemple, je ne sais pas exactement où se trouve le poste frontalier le plus près d'Emerson, au Manitoba, mais je suis certain qu'il n'est éloigné que de quelques milles.

• (1620)

L'hon. Ralph Goodale: Il est situé à Emerson, un peu à l'ouest de la ville.

M. Larry Miller: Cela rend la situation encore plus bizarre.

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Miller, la loi canadienne à cet égard est très claire.

Nous n'avons pas de mur pour constituer une barrière physique à la frontière. Lorsqu'une personne traverse cette frontière d'une manière irrégulière, elle n'obtient pas automatiquement l'entrée au Canada. En effet, cette personne sera arrêtée. Elle sera arrêtée par la GRC. On prendra ses empreintes digitales, et on recueillera tous ses renseignements biographiques et biométriques. Ensuite, dans le processus de contrôle, on utilisera toutes les bases de données du Canada, ainsi que d'autres bases de données ailleurs dans le monde. On cherchera à savoir s'il y a des signalements liés à l'immigration, à des activités criminelles ou à des enjeux liés au terrorisme.

M. Larry Miller: Nous savons tout cela, monsieur le ministre.

L'hon. Ralph Goodale: Votre question concernait le contrôle. Chacune de ces personnes fait l'objet d'un contrôle.

M. Larry Miller: Dans ce cas, monsieur le ministre, pourquoi ces gens ne sont-ils pas dirigés vers le poste frontalier, étant donné qu'il est tout près, comme vous l'avez dit, afin d'entrer au pays de la façon habituelle en attendant leur tour? Pour la plupart des gens — y compris moi-même —, un réfugié des États-Unis, cela n'existe pas. Cela n'est tout simplement pas possible. C'est une suggestion ridicule, et il s'agit donc de savoir pourquoi on ne dit pas au moins à ces gens d'attendre leur tour, etc.

C'est une situation frustrante pour les Canadiens, et nous sommes essentiellement la risée du reste du monde en raison de la façon dont les choses se sont déroulées.

L'hon. Ralph Goodale: Je ne suis pas certain que votre commentaire selon lequel nous sommes la risée du monde est tout à fait exact. En ce qui concerne la situation à Emerson, à Lacolle et dans le sud de la Colombie-Britannique, où quelques personnes ont traversé la frontière, il faut préciser que ces cas ont été examinés très attentivement par l'entremise de visites personnelles, de visites en personne, du Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, qui a affirmé que le comportement des Canadiens avait été exemplaire à la fois en ce qui concerne l'application de la loi canadienne et la mise en oeuvre des obligations du Canada en matière de traités internationaux.

M. Larry Miller: J'ai utilisé l'expression « ridicule » et j'ai dit que c'était une situation frustrante pour les gens qui attendent leur tour, car je travaille avec les membres d'une jeune famille asiatique qui passent actuellement par le processus. Des membres de leur famille sont déjà ici, et ils travaillent avec nous pour venir au Canada depuis deux ans, c'est-à-dire depuis le moment où ils ont fait une demande. Ils nous disent qu'ils suivent les directives, mais que d'autres gens passent avant eux.

L'hon. Ralph Goodale: Ces gens seront arrêtés dès leur entrée. Ils sont appréhendés et ensuite, ils doivent défendre leur cas devant la CISR. S'ils ne peuvent pas justifier leur statut de demandeurs d'asile, la CISR rejette leur demande et ils sont déportés.

Le président: Je dois maintenant mettre fin à cette série de questions.

J'aimerais simplement rappeler aux membres du comité — et j'ai donné une certaine marge de manoeuvre à M. Miller à cet égard — que le sujet d'aujourd'hui est le projet de loi C-23. Le ministre comparaitra à nouveau pour discuter du budget des dépenses, et cette discussion sera assez libre. J'ai accordé une certaine marge de manoeuvre pour ces questions, mais elles ne concernent pas notre sujet, et je demande...

M. Larry Miller: Ma question était liée au sujet, monsieur le président.

Le président: Je crois que vous avez fait de votre mieux pour vous en tenir au sujet. Je ne fais que rappeler que nous parlons de précontrôle. Le ministre a gracieusement accepté de participer à une autre réunion, et nous aurons alors beaucoup de temps pour lui parler de cet enjeu.

[Français]

Nous allons maintenant poursuivre avec M. Arseneault.

M. René Arseneault (Madawaska—Restigouche, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, monsieur Bolduc, madame Wherrett et maître Watkinson.

Mes questions porteront sur la partie I du projet de loi C-23 qui parle de précontrôle au Canada par les États-Unis et du pouvoir des agents américains en ce qui a trait au précontrôle.

Je suis bien au fait de l'article 9 de la loi qui ne peut pas être plus clair: c'est le droit canadien qui s'applique. Le paragraphe 10(2) stipule ce qui suit:

Le contrôleur [américain] ne peut toutefois exercer aucun des pouvoirs d'interrogation, d'examen, de fouille, de saisie, de confiscation, de détention ou retenue ou d'arrestation que lui confèrent les lois des États-Unis.

Il ne le peut pas.

Je suis aussi bien au fait de l'article 11 qui nous indique qu'un contrôleur américain en sol canadien doit respecter tout le droit canadien, y compris la Charte canadienne des droits et libertés. Je sais donc tout cela. Je sais très bien que, pour un Canadien qui s'apprête à se rendre aux États-Unis, tous ses droits canadiens en sol canadien dans une zone de précontrôle sont toujours respectés.

Cela dit, je vais mettre mon chapeau de juriste. La force des juristes — je le dis sans prétention —, c'est de chercher des puces. J'en ai trouvé une dans le paragraphe 22(4). Tout en sachant tout à fait que les droits des Canadiens sont respectés, le paragraphe 4 de l'article 22 nous dit ce qui suit au sujet du contrôleur:

S'il a des motifs raisonnables de soupçonner que les conditions prévues aux alinéas (1)a) et b) sont toujours remplies, le contrôleur peut effectuer la fouille à nu [...]

C'est la fouille la plus intrusive, mais il peut donc l'effectuer si l'agent des services frontaliers refuse de la faire lui-même.

Au paragraphe 22(2), il est dit que le contrôleur américain qui désire qu'une fouille à nu soit effectuée doit demander à un agent canadien de la faire. Cependant, à l'alinéa 22(4)a), il est écrit que le contrôleur américain peut procéder à une fouille à nu si le douanier refuse de s'en occuper.

Il n'y a rien d'autre dans cet alinéa. Comment doit-on l'interpréter? Si le douanier canadien se présente, constate qu'il y a des motifs raisonnables, mais n'est pas d'accord et qu'il ne fouille pas cette personne à nu, comment cela se terminerait-il, selon cette disposition?

● (1625)

[Traduction]

L'hon. Ralph Goodale: Monsieur Arseneault, tout d'abord, je vous souhaite la bienvenue au Comité. Je crois que c'est la première fois que nous avons l'occasion d'avoir une discussion.

Le changement qui a été apporté dans cet article comparativement à la situation actuelle, c'est que si un agent canadien ne peut pas être raisonnablement disponible, un agent américain peut effectuer la fouille.

Il y a deux éléments à considérer dans ce cas. J'ai parlé avec le directeur général, le président de l'ASFC, et j'ai fait valoir fermement le point selon lequel des agents canadiens doivent se rendre disponibles. Dans le projet de loi, on envisage ce type de collaboration et de service. S'il y a un problème, comme je l'ai indiqué plus tôt, vous prenez cette règle, vous l'appliquez aux 60 dernières années, et il est peu probable que ce problème se soit posé.

Toutefois, si le problème se pose, l'ASFC devrait réagir — et rapidement — aux circonstances pour veiller à ce que l'esprit de la loi soit respecté. Si, dans certaines circonstances très improbables, l'ASFC n'est pas en mesure d'intervenir, la fouille pourrait avoir lieu, mais elle serait effectuée conformément aux règles canadiennes, et non aux règles américaines. En effet, les dispositions de la Charte s'appliquent, ainsi que le respect des droits de la personne, etc. De plus, l'incident doit être signalé après les faits, afin que les détails soient examinés de façon exhaustive si nécessaire.

Nous avons tenté de veiller à ce que des défenses solides soient liées à cette disposition, afin que les droits des Canadiens ne soient pas affectés outre mesure.

[Français]

M. René Arseneault: Oui.

Vous disiez tout à l'heure...

Le président: Il vous reste 10 secondes.

M. René Arseneault: Dix secondes?

Dans ce cas, merci beaucoup.

Le président: Excusez-moi, c'est comme cela.

[Traduction]

Je peux accorder une minute à Mme Watts.

Mme Dianne L. Watts (Surrey-Sud—White Rock, PCC): C'est correct. Je sais que Matthew veut...

Le président: Madame Watts, donnez-vous votre minute à M. Dubé?

Mme Dianne L. Watts: Oui.

• (1630)

M. Matthew Dubé: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, je souhaitais poser une dernière question sur la fouille à nu. Je suis extrêmement mal à l'aise lorsque nous rédigeons une mesure législative sur une chose qui ne produira probablement pas ou qui ne s'est jamais produite. Ce n'est pas notre façon habituelle de procéder.

A-t-on exprimé des préoccupations liées au libellé, surtout en ce qui concerne la communauté LGBTQ, etc.? Des Canadiens transgenres pourraient être touchés par cette mesure, surtout lorsqu'on se rend compte que les règles et les règlements suivis par un agent américain différent peut-être de ceux que nous exigeons de l'ASFC.

L'hon. Ralph Goodale: Les deux agences des services frontaliers doivent respecter une série de règlements sur la façon de respecter les questions liées aux personnes transgenres. Étant donné que cette activité se déroulerait au Canada, les règles canadiennes s'appliqueraient. Manifestement, nous ferons preuve de vigilance pour veiller à ce que les droits des personnes qui passent par une installation de précontrôle au Canada soient protégés et respectés de façon appropriée.

M. Matthew Dubé: Est-on ouvert à l'idée d'apporter un amendement, afin qu'aucun cas de fouille à nu ne se produise en l'absence d'un agent canadien, comme c'est le cas dans le cadre actuel? Ce changement est-il vraiment nécessaire? Fait-il partie de l'Entente?

L'hon. Ralph Goodale: Il est reflété dans l'Entente, oui.

[Français]

M. Matthew Dubé: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur le ministre. Le temps passe vite, et nous vous remercions de nous avoir aidés à partir du bon pied.

Nous savons que les hauts fonctionnaires resteront avec nous. Nous allons suspendre la réunion pendant trois ou quatre minutes pour permettre aux autres hauts fonctionnaires de se joindre à nous.

L'hon. Ralph Goodale: Merci, monsieur le président.

•

_____ (Pause) _____

•

• (1635)

Le président: Nous reprenons les travaux.

J'étais tellement enthousiaste de voir notre nouvelle députée au comité que j'ai oublié de souhaiter la bienvenue à nos analystes suppléants au sein du comité. En effet, Dominique et Tanya ne pouvaient pas être ici aujourd'hui et ont donc envoyé des suppléants. Lyne Casavant a déjà été analyste pour notre comité, et j'en suis heureux, car je me souviens d'elle et elle se souvient de moi. Par contre, nous ne connaissons pas Maxime.

Nous souhaitons donc la bienvenue à Maxime Charron-Tousignant. Merci d'être ici. C'est une réunion facile aujourd'hui.

Nous remercions également les hauts fonctionnaires qui se joignent à nous. Je ne crois pas que d'autres présentations soient nécessaires. Vous êtes donc ici pour répondre à nos questions.

J'aimerais rappeler aux membres du comité qui sont nos invités. Nous avons donc, du ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, Jill Wherrett, sous-ministre adjointe par intérim. De l'ASFC, nous accueillons Martin Bolduc, vice-président de la Direction générale des programmes, ainsi que Julie Watkinson, sous-directrice exécutive et avocate générale. Du ministère des Transports, nous avons Tom Oommen. Du ministère de la Justice, nous avons Erin McKey.

Nous poursuivons la réunion.

Monsieur Arseneault, vous avez la parole pour une autre série de questions.

• (1640)

[Français]

M. René Arseneault: Merci, monsieur le président.

Bonjour de nouveau, mesdames et messieurs.

Bonjour, monsieur Oommen et madame McKey.

Mes questions seront plutôt d'ordre technique.

Je suppose qu'il y a une façon pratique pour un agent américain, c'est-à-dire un contrôleur en sol canadien, de traiter avec un voyageur opposé à une fouille à nu. En ce qui touche les aéroports, y a-t-il un mode d'emploi prévu afin que le voyageur sache quels sont ses droits? Y a-t-il une procédure en place? Y a-t-il une entente entre le Canada et les États-Unis à ce sujet?

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Il faut d'abord souligner quelques points. Comme M. Goodale l'a mentionné, des agents américains recevront une formation sur les procédures utilisées par les agents canadiens et les normes applicables lorsqu'on détient des gens à des fins de fouille, ce qui signifie qu'il y a donc une formation à cet égard.

En ce qui concerne les individus à qui l'on demande de se soumettre à une fouille, on les informera de leur droit de demander des conseils juridiques et d'être conduits devant un supérieur. Donc, oui, on offre une formation à cet égard et on fournit également des renseignements aux voyageurs.

[Français]

M. René Arseneault: Ma question était principalement liée au droit du voyageur de rappeler qu'il est protégé par la Charte et de réclamer le droit de parler au superviseur. Si je comprends bien, la formation va prévoir que le contrôleur informe le passager de ces droits. C'est ce que je comprends.

Il me semble fascinant, intéressant et positif d'apprendre que, selon les statistiques du ministère, en aucune occasion, un voyageur ne s'est plaint d'une fouille à nu au cours des 12 derniers mois. Personne ne s'est plaint d'une fouille à nu, et il n'y a pas eu de problèmes aux points de contrôle; est-ce bien cela?

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: En ce qui concerne les données précises mentionnées par M. Goodale, nous avons demandé à nos collègues du Service des douanes et de la protection des frontières des États et de l'ASFC de vérifier leurs statistiques pour l'année dernière, et ils n'ont trouvé aucun cas où le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis avait demandé à l'ASFC d'effectuer une fouille à nu. Manifestement, en ce moment, seule l'ASFC peut effectuer cette fouille.

[Français]

M. René Arseneault: C'est vraiment intéressant.

Ces statistiques couvrent-elles bien une période de 12 mois?

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Oui. C'est exact.

[Français]

M. René Arseneault: Il y a souvent des personnes qui voyagent outre-mer ou dans d'autres pays. Les États-Unis ne sont pas situés outre-mer, mais on n'y parle pas la même langue qu'au Canada français. Est-ce qu'une obligation sera imposée aux contrôleurs afin de s'assurer que tous les passagers pourront être servis dans les deux langues officielles du Canada, puisqu'ils seront encore en sol canadien? Avons-nous prévu ce genre d'obligation?

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Il n'y a aucune disposition précise à cet égard en ce qui concerne les agents américains. Les dispositions qui s'appliquent actuellement dans les cas de précontrôle s'appliquent également aux agents américains, et on n'exige donc pas qu'ils fournissent des services dans plusieurs langues.

Martin, pourriez-vous nous fournir d'autres détails sur certaines des pratiques utilisées à cet égard?

[Français]

M. Martin Bolduc: Cette pratique est déjà en place. Les agents américains sont déjà actifs dans plusieurs aéroports au Canada et ils traitent avec les passagers qui ont un bilinguisme limité ou qui sont unilingues francophones. Cela fait déjà partie des pratiques en place. Nous n'avons pas eu connaissance d'incident en ce qui a trait à la langue.

Dans le cadre de la sélection des agents, la U.S. Customs and Border Protection donne une priorité à ceux qui possèdent la capacité de dialoguer en langue française. Il m'est arrivé de

rencontrer des agents américains en poste au Canada qui pouvaient s'exprimer en français.

M. René Arseneault: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

[Traduction]

Le vice-président (M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC)): Vous avez deux minutes et demie.

[Français]

M. René Arseneault: Je vais utiliser 30 secondes et je vais ensuite partager le reste de mon temps de parole avec mon collègue M. Picard.

En pratique, un Canadien qui pénètre dans la zone de précontrôle peut-il aussitôt lire une description de ses droits, ou quelque chose du genre, dans les deux langues officielles?

M. Martin Bolduc: Toute la signalisation dans l'aire de précontrôle américaine est dans les deux langues officielles, mais les agents américains ne doivent pas obligatoirement être bilingues.

M. René Arseneault: Je comprends cela.

Je vais céder la parole à mon collègue.

M. Michel Picard: Merci.

Je vais être bref. Quelqu'un qui se présente dans l'aire de précontrôle a le droit de changer d'idée, de se retirer et de rentrer chez lui.

Nous avons certaines craintes du fait que l'agent de douane américain est tout de même autorisé à questionner cette personne. J'imagine que cette dernière est toujours au Canada, mais nous nous demandons quels sont ses droits et comment elle est protégée à l'égard de l'information qu'elle fournit.

Qu'en est-il de l'information qui touche le renseignement ou le droit à la vie privée?

Quelles informations les agents peuvent-ils conserver?

●(1645)

M. Martin Bolduc: Monsieur le président, je vais laisser ma collègue Mme Wherrett répondre à cette question, mais j'aimerais d'abord vous décrire un peu le contexte.

Aujourd'hui, une personne qui se présente dans un aéroport canadien pour avoir accès à un vol américain se rend d'abord au guichet de la compagnie aérienne et fournit ses documents de voyage. Ces derniers sont

[Traduction]

« balayés » — faute d'un meilleur terme.

[Français]

Les données biographiques sont saisies par la compagnie aérienne, transférées à la douane américaine et intégrées à l'information préalable sur les voyageurs.

Dans un deuxième temps, le voyageur se présente à un point de fouille, qui relève de la sécurité. À la troisième étape, le voyageur se présente à un agent américain. Il ne s'agit pas d'une décision prise à la légère. Les gens franchissent plusieurs étapes avant de se présenter à un agent américain.

Je vais laisser ma collègue vous parler de la possibilité de se retirer.

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: J'aimerais approfondir la question. Comme M. Goodale l'a affirmé, il existe des pouvoirs limités lorsqu'il s'agit d'interroger un voyageur qui se retire du processus. Encore une fois, il s'agit de vérifier son identité et les raisons de son retrait. On s'attend à ce qu'il y ait un nombre limité de questions. Le voyageur répondra à ces questions, et dans la plupart des cas, il pourra partir.

Pour ajouter aux propos de Martin, la plupart d'entre nous savent que le contexte du transport aérien est très contrôlé et que les gens ont déjà fourni de nombreux renseignements personnels avant de décider de se retirer du processus. Toutefois, l'Entente et le projet de loi ont été conçus pour viser aussi les autres façons de voyager, c'est-à-dire lorsqu'on se trouve dans un différent contexte — par exemple, une installation de précontrôle à un poste frontalier terrestre. Encore une fois, il s'agit de reconnaître ces différentes situations et de veiller à ce qu'un minimum de renseignements puisse être obtenu, afin d'alléger les préoccupations liées aux tentatives d'identifier des faiblesses à la frontière.

M. Michel Picard: Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Clement, vous avez sept minutes.

L'hon. Tony Clement: Merci.

J'aimerais parler rapidement des marchandises. Évidemment, il s'agit d'un aspect important du commerce transfrontalier. À ma connaissance, le projet de loi ne porte pas particulièrement là-dessus.

Sous la direction du gouvernement conservateur précédent, un projet pilote sur le précontrôle des marchandises transportées par camion a été réalisé au point d'entrée de Pacific Highway. Je me demandais si vous aviez l'intention de donner suite à pareille initiative.

Mme Jill Wherrett: Comme vous l'avez indiqué, on a mené un projet pilote sur le précontrôle du fret dans le cadre de l'entente Par-delà la frontière. Dans un premier temps, on l'a mis à l'essai en Colombie-Britannique, et ensuite, en Ontario.

Pour l'instant, on n'a pas encore défini de site précis pour le précontrôle du fret. Nous commençons à explorer, au Canada et de concert avec nos collègues américains, nos objectifs en matière de précontrôle des marchandises, les exigences juridiques ou procédurales et les sites précis où il serait logique d'établir une installation de précontrôle des marchandises. Évidemment, comme pour le précontrôle en général, nous choisirons un site où il est rentable et envisageable de mener de telles opérations à la frontière.

Bref, aucun site précis n'a été défini pour l'instant.

L'hon. Tony Clement: Quelles sont les prochaines étapes, selon vous?

Mme Jill Wherrett: Le premier ministre s'est engagé l'an dernier à explorer les conditions régissant le précontrôle du fret et à examiner diverses possibilités de projets pilotes. C'est ce que nous envisageons en ce moment en collaboration avec les États-Unis.

L'hon. Tony Clement: Pour en revenir rapidement aux voyageurs, je crois savoir qu'environ 12 millions de passagers par an ont fait l'objet d'un précontrôle. Avons-nous des prévisions sur ce que serait ce nombre en vertu de la nouvelle législation?

Mme Jill Wherrett: C'est exact; il s'agit d'environ 12 millions de passagers par an. Je ne crois pas que nous ayons la moindre projection. Je vais d'ailleurs m'en remettre à mon collègue de Transports Canada pour contrevérifier cette information.

M. Tom Oommen (directeur général par intérim, Politique des transports terrestres, ministère des Transports): Le nombre de passagers ayant fait l'objet d'un précontrôle a essentiellement augmenté au même rythme que les passagers à destination des États-Unis. Cela s'explique par une évolution de la conjoncture économique. La valeur du dollar a eu des conséquences profondes. Elle est très réceptive à des facteurs économiques comme celui-ci, mais sur 12 mois, on peut dire qu'il y a eu une croissance régulière des passagers qui...

L'hon. Tony Clement: Se situe à un taux de 2 ou 3 %, ou cela est-il difficile à établir?

M. Tom Oommen: Je ne peux pas vous donner un chiffre exact.

• (1650)

L'hon. Tony Clement: Essayez de l'obtenir si vous en avez l'occasion.

M. Tom Oommen: Oui.

L'hon. Tony Clement: Un autre aspect important est le coût du transport aérien pour les Canadiens en raison de toutes les surtaxes. Je songe à des aéroports comme Pearson. Cela fait en sorte que les Canadiens, du moins ceux qui habitent près de la frontière, vont utiliser les aéroports américains. L'aéroport de Buffalo est couramment utilisé par les habitants de la région du Grand Toronto.

Selon vous, ce projet de loi va-t-il réduire le coût du transport aérien pour le voyageur moyen?

Mme Jill Wherrett: Nous n'avons pas de prévisions précises là-dessus. Il y a tout de même deux points que j'aimerais faire valoir concernant l'accord.

L'accord prévoit que les nouvelles opérations de précontrôle seront assujetties au recouvrement des coûts. Par conséquent, les huit aéroports actuels sont protégés du recouvrement des coûts à moins qu'il y ait une demande extraordinaire de services spéciaux en dehors des heures habituelles de précontrôle. Pour ce qui est des nouveaux sites, il y a des dispositions relatives au recouvrement des coûts. Cela dit, si l'ASFC devait se rendre aux États-Unis pour mener des activités de précontrôle, on procéderait à un recouvrement des coûts.

Il y a des discussions en cours, c'est-à-dire entre nous et les États-Unis, relativement aux sites de précontrôle au Canada. N'empêche que le gouvernement canadien travaille en étroite collaboration avec les États-Unis pour s'assurer de bien comprendre leur formule de recouvrement des coûts en vue de maintenir les coûts aussi bas que possible pour les voyageurs.

L'hon. Tony Clement: Le gouvernement du Canada a-t-il réalisé des études sur ce qu'il en coûte aux Canadiens? Si je ne me trompe pas, la structure de coûts du transport aérien canadien relève le pays au 124^e rang au chapitre de la compétitivité des coûts. Avez-vous mené des études indépendantes là-dessus? Votre ministère est-il saisi de ce dossier?

M. Tom Oommen: Le gouvernement se soucie du coût du transport, particulièrement du transport aérien. Toutefois, en ce qui concerne le précontrôle, c'est un dossier distinct.

L'hon. Tony Clement: Oui, mais si nous recouvrons les coûts...? Je suis en faveur du précontrôle, je vous assure, mais je tiens également à ce que le Canada soit concurrentiel lorsqu'il s'agit du coût du transport aérien pour les Canadiens. C'est un dossier sur lequel vous voudrez peut-être vous pencher.

Merci.

Le président: Cette question a été abordée lors de notre voyage à Washington. J'ai d'ailleurs pris des notes là-dessus. Les fonctionnaires américains ont indiqué qu'on leur avait déjà demandé d'étendre leurs services frontaliers selon une formule de recouvrement des coûts qui reviendrait plus cher aux voyageurs canadiens, étant donné qu'on leur refilerait les coûts. La question du recouvrement des coûts a été soulevée lors de notre voyage, et j'ai remarqué qu'on s'y intéressait. S'ils devaient fournir ces mêmes services sur leur propre territoire, en dehors d'une installation de précontrôle, ils le feraient dans ces aéroports.

Maintenant, je dirais qu'on va recevoir une facture de la part d'un aéroport situé à un bout ou l'autre de la destination. J'estime qu'il reste donc du travail à faire là-dessus.

L'hon. Tony Clement: Je suis d'accord avec ce que vous venez de dire. Le souci, c'est que nous ne sommes déjà pas compétitifs. Le Canada se classe au 124^e rang dans le monde pour ce qui est du coût du transport aérien, alors cela a une incidence démesurée sur les voyageurs canadiens en ce moment.

Le président: Oui, allez-y.

Mme Jill Wherrett: C'est certainement un facteur que nous prenons en considération dans nos discussions avec les États-Unis. Nous voulons nous assurer d'avoir un modèle de recouvrement des coûts qui est juste et équitable. C'est aussi un facteur qui entre en ligne de compte dans nos décisions visant à déterminer si un site en particulier peut mener des opérations de précontrôle. Naturellement, cela doit être rentable pour l'exploitant de l'installation, pour les transporteurs aériens qui devront en assumer les coûts et, au bout du compte, pour les passagers. Chose certaine, nous allons en tenir compte avant d'entreprendre des opérations de précontrôle dans un site en particulier.

L'hon. Tony Clement: Merci.

Le président: Monsieur Dubé.

[Français]

M. Matthew Dubé: Merci, monsieur le président.

Quelqu'un est-il en mesure de me dire combien de changements réglementaires seront apportés à la suite de l'entente, lesquels ne sont évidemment pas dans le projet de loi?

• (1655)

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Je ne peux pas vous dire exactement combien de changements réglementaires seront nécessaires, mais il y aura forcément des modifications qui seront apportées à la partie 1 et à la partie 2 de la loi. La partie 1 du texte autorise les contrôleurs des États-Unis à effectuer au Canada le précontrôle des voyageurs et des biens à destination des États-Unis et la partie 2 permet que le précontrôle de voyageurs et de biens à destination du Canada soit effectué aux États-Unis par des agents canadiens. Pour que la loi soit mise en oeuvre, il faudra notamment adopter des dispositions réglementaires pour autoriser des personnes ou des catégories de personnes à avoir accès aux zones de précontrôle et déterminer les conditions de cet accès. Il faudra aussi des dispositions réglementaires pour autoriser le mode d'élimination des marchandises détenues. Des règlements devront également être créés ou modifiés afin de permettre à l'ASFC d'appliquer cette variété de lois et de règlements de manière extraterritoriale. Il y a beaucoup de lois qui sont appliquées par l'ASFC.

J'ignore si Martin a quelque chose à ajouter. Sachez que c'est un processus assez long.

[Français]

M. Martin Bolduc: Selon l'analyse que mes collègues ont faite, les activités de précontrôle de l'ASFC sur le territoire américain entraîneront la modification de quelque 200 règlements.

M. Matthew Dubé: Je ne veux pas ajouter à la charge de travail, mais c'est important pour nous de bien comprendre les changements qui vont au-delà du projet de loi que nous étudions. Peut-on s'engager à nous fournir la liste de ces règlements auxquels des changements seront apportés?

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Nous sommes encore en train d'étudier la question. Je pense que nous pourrions vous donner un aperçu général des secteurs où il sera nécessaire d'adopter des règlements.

M. Matthew Dubé: Ce serait apprécié.

[Français]

Mon autre question concerne les coûts, mais dans un autre angle que celui qu'a pris mon collègue en posant la sienne.

Les gens de Québec sont très heureux de la nouvelle, mais il y a une préoccupation quant à savoir qui va devoir payer pour cela. La direction de l'aéroport a dit être déçue de constater qu'elle allait devoir payer la facture, alors que, dans le cas de Montréal, la facture avait été payée par autrui.

Peut-on nous dire qui va payer pour la mise en place des installations et quelle incidence cela aura sur les consommateurs?

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Comme je l'ai mentionné, les installations de précontrôle qui sont exploitées en ce moment sont protégées du recouvrement des coûts. C'est un des éléments que nous avons négociés au fil des années. Aux États-Unis, toutes les installations sont assujetties au recouvrement des coûts. En fait, ils sont tenus de le faire par le Congrès. Le recouvrement des coûts s'applique à tous les nouveaux sites qui font l'objet de discussions. Au bout du compte, il reviendra à l'administration aéroportuaire de déterminer s'il est rentable de mener des opérations de précontrôle et d'établir les mesures qu'il faut prendre pour que ces coûts puissent être couverts.

M. Matthew Dubé: Ma question s'adresse probablement davantage au représentant de Transports Canada. A-t-on mené une étude pour savoir si le gouvernement fédéral contribuera à réduire les coûts de certains aéroports qui, par exemple, déplorent le fait que Montréal et Toronto n'aient pas eu besoin de les assumer, alors qu'ils en tirent tout de même profit.

M. Tom Oommen: Pour mettre les choses en perspective, sachez qu'il y a deux types de coûts fondamentaux. Il y a tout d'abord les coûts d'infrastructure, pour l'équipement, les comptoirs, et ainsi de suite. Toutes les installations ont payé pour cela par le passé et continueront de le faire dans l'avenir. Il en a toujours été ainsi.

Là où c'est différent, c'est entre les aéroports actuels qui ont mené des opérations de précontrôle et les nouvelles installations. Le nouvel accord vise les nouvelles installations. Elles doivent également recouvrer le coût du temps des agents américains de la CBP. C'est donc la différence.

Chose certaine, toutes les installations qui le souhaitent peuvent présenter une demande aux administrations fédérales ou provinciales, dans le cadre de divers programmes, pour le paiement des coûts d'infrastructure en particulier. Normalement, les coûts d'exploitation sont perçus sur les billets des passagers, jusqu'à un certain point. Elles peuvent aussi récupérer ces coûts en imposant d'autres frais comme des frais de stationnement, par exemple. Les coûts d'exploitation sont habituellement assumés par les installations.

M. Matthew Dubé: D'accord.

[Français]

M. Arseneault a parlé des langues officielles. Lorsqu'on voyage aux États-Unis, on comprend que la réalité de la langue dans laquelle on s'exprime est différente, bien entendu. Là où cela peut devenir important, c'est quand une personne quitte la zone de précontrôle et fait à ce moment-là l'objet d'un interrogatoire. Un certain niveau de français est nécessaire pour la mettre à l'aise alors qu'elle se trouve dans une situation délicate, étant donné qu'elle a peut-être quitté la zone de précontrôle parce qu'elle juge avoir été traitée de façon inappropriée. Le fait de se faire interroger par un agent des douanes américain ou canadien est une chose différente d'aller prendre une bière sur la plage en Floride.

Prend-on des mesures pour s'assurer qu'un Canadien s'exprimant uniquement en français ou qui préfère s'exprimer en français est à l'aise dans un interrogatoire plus approfondi quand il quitte la zone de précontrôle?

• (1700)

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Comme Martin l'a mentionné plus tôt, l'affichage serait dans les deux langues officielles, alors les voyageurs seraient en mesure de comprendre leurs droits et leurs obligations dans les deux langues.

Cela nous ramène à la question du délai déraisonnable et de toute la discussion à ce sujet. Il y a un certain nombre de facteurs qu'il faut prendre en considération pour s'assurer que le voyageur n'est pas détenu pendant une période de temps déraisonnable, et l'un d'entre eux serait les barrières linguistiques. La CBP devra donc se pencher là-dessus dans le contexte du retrait.

Comme Martin l'a dit, en ce qui concerne les agents qui arrivent au Canada, il faudra tenir compte de la maîtrise de la langue si on veut s'assurer de bien répondre aux besoins.

[Français]

M. Matthew Dubé: Est-il possible d'inclure explicitement cet élément dans le projet de loi comme l'une des raisons pour lesquelles le délai ne serait plus raisonnable sans contrevenir à l'entente?

[Traduction]

Le président: Répondez brièvement, s'il vous plaît...

Mme Jill Wherrett: C'est certainement un facteur que nous pourrions envisager d'inclure.

Le président: Merci.

Madame Damoff.

Mme Pam Damoff (Oakville-Nord—Burlington, Lib.): Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui.

Comme on l'a indiqué, nous étions à Washington la semaine dernière, et nous avons vu à quel point les gens ont hâte qu'on étudie le projet de loi. Notre processus est très différent du processus américain, notamment pour ce qui est d'adopter les lois et de les

examiner en comité. La façon dont nous procédons ici n'est pas parfaitement comprise là-bas.

J'avais une question concernant le coût du précontrôle, car lorsque nous étions là-bas, on nous a dit que l'aéroport Pearson avait déjà demandé des mesures supplémentaires de précontrôle. Est-ce que cela serait fait selon une formule de recouvrement des coûts, par les nouveaux agents à l'aéroport Pearson, ou sous le régime de l'ancien accord?

Mme Jill Wherrett: Cela dépend de la nature des services demandés. Encore une fois, ces demandes sont évaluées au cas par cas. Il faudra vérifier si les opérations se font en dehors des heures normales de précontrôle ou si on doit composer avec l'augmentation du nombre de voyageurs dont nous avons parlé tout à l'heure. Cela dépend vraiment de l'ampleur de l'augmentation.

Mme Pam Damoff: Selon ce qu'on nous a dit, on voulait répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs et accroître l'ampleur de l'opération de précontrôle.

Mme Jill Wherrett: Je ne peux pas répondre à cette question avec précision, parce que tout va dépendre des détails qui seront exigés, et au bout du compte, il y aura une discussion avec le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, que nous suivrons évidemment de très près. Il s'agit essentiellement d'une discussion entre la CBP et l'aéroport Pearson.

Mme Pam Damoff: Pour revenir à l'aspect de l'éducation, vous avez indiqué que les Américains recevront une formation sur notre Charte et nos lois. S'agit-il d'une formation ponctuelle ou plutôt d'une formation continue? Est-ce que ces agents arrivent au Canada, sont formés et travaillent ensuite pendant x nombre d'années, ou s'il existe un programme de formation continue?

M. Martin Bolduc: La formation initiale serait offerte par l'ASFC, mais les agents recevraient également une formation de la part de la CBP. Tous les agents affectés à l'étranger seraient formés par la CBP selon le pays d'affectation, et ainsi de suite. Naturellement, si des changements importants étaient apportés au contexte opérationnel, les agents américains en seraient informés.

Mme Pam Damoff: Si je comprends bien, nous n'offrons pas de formation continue. Il y a pourtant beaucoup de choses à assimiler lorsqu'on occupe un nouvel emploi. Ces agents doivent bien comprendre les nuances de notre Charte par rapport à leur...

M. Martin Bolduc: Je suis d'accord. C'est probablement la plus grande différence entre la CBP américaine et l'ASFC, c'est-à-dire le cadre juridique et législatif. Quant aux procédures normales, il y a beaucoup de similitudes, mais c'est évidemment quelque chose que nous examinerons, au besoin.

Mme Pam Damoff: Je ne suis pas vraiment inquiète au sujet de la procédure, mais je veux simplement m'assurer qu'ils connaissent bien les lois canadiennes, en particulier la Charte. Je ne crois pas que ce soit prévu par la loi de toute façon.

M. Martin Bolduc: Je pense que vous soulevez un bon point. C'est quelque chose que nous pourrions inclure.

• (1705)

Mme Pam Damoff: Cela m'amène à ma prochaine question. Tout cela est régi par un accord qui a déjà été signé, alors quelle est notre marge de manœuvre pour modifier le projet de loi dont nous sommes saisis?

Mme Jill Wherrett: Il est difficile de répondre à cette question. Cela dépend vraiment de la nature de l'amendement. C'est tout ce que je peux vous dire. Il y a certains éléments qui sont clairement énoncés dans l'accord, alors cela va dépendre de la nature de l'amendement proposé, quant à savoir s'il concorde avec l'accord ou non.

Mme Pam Damoff: Alors que nous nous penchons là-dessus, je suppose que c'est une question que nous pourrions adresser au greffier, c'est-à-dire comment nous allons nous assurer que... Comment saurons-nous ce qui est visé par l'accord et ce qui ne l'est pas?

J'aimerais revenir à la question des agents bilingues. On ne peut pas supposer que tous ceux qui se présentent à l'aéroport sont bilingues. Ils pourraient ne parler que français. J'imagine que cela se produit déjà, sauf qu'il y aura différentes règles en vigueur. Qu'arrive-t-il lorsqu'une personne qui parle seulement français se présente à un poste de précontrôle et doit traiter avec un agent américain unilingue anglophone?

M. Martin Bolduc: Je ne peux pas vous dire exactement ce que ferait un agent américain, mais je pourrais vous expliquer comment un agent de l'ASFC composerait avec la situation.

Lorsqu'on interagit avec un voyageur, on veut s'assurer qu'il y a une bonne compréhension. Lorsqu'une personne se présente devant nous et ne parle aucune des deux langues officielles, à ce moment-là, nous faisons appel à un interprète sur place qui peut l'aider à avoir une bonne compréhension.

Mme Pam Damoff: Je parle spécifiquement d'une personne qui parle l'une des deux langues officielles et qui a affaire à un agent américain qui ne parle pas français. Il y aurait donc un problème au niveau du droit de retrait. Il me semble que cela pourrait compliquer les choses et donner lieu à des malentendus.

À ce moment-là, serait-il possible de faire intervenir un agent canadien qui parle français?

M. Martin Bolduc: Je suis sûr que l'agent américain va s'assurer qu'il y a quelqu'un sur place pour traduire la conversation et que le voyageur comprend bien ce qu'on lui demande. Je pense que c'est une question dont nous pourrions discuter avec les autorités américaines.

Mme Pam Damoff: Il ne me reste que 30 secondes, alors je vais simplement dire que j'ai pris l'avion récemment à l'aéroport Billy Bishop pour me rendre à New York. Il n'y a pas de prédédouanement à cet aéroport. Il y avait longtemps que je n'avais pas passé aux douanes pour entrer sur le territoire américain.

Bien entendu, j'attendais dans la même file que les gens qui arrivaient des Philippines et de nombreux autres pays. Je pense que le temps d'attente était beaucoup plus long pour passer aux douanes à New York qu'à l'aéroport Pearson. Je vais m'arrêter ici. Mes sept minutes sont écoulées.

Le président: Merci.

Madame Watts, vous avez cinq minutes.

Mme Dianne L. Watts: Merci.

J'ai deux points que j'aimerais aborder. Ma circonscription abrite les postes frontaliers de Peace Arch et de Douglas. Il y a un lien avec le projet pilote du Plan d'action Par-delà la frontière.

Ce que j'ai entendu dire, c'est que le projet était en cours et a pris fin. Vous envisagez actuellement d'autres projets pilotes. Quels résultats le projet a-t-il donnés, et pourquoi envisagez-vous d'autres

projets pilotes alors que vous en avez déjà réalisé un et que vous avez les renseignements dont vous aviez besoin, j'imagine?

Mme Jill Wherrett: Le but de ces projets pilotes était de mettre à l'essai le concept de prédédouanement du fret. C'était un projet pilote dans le cadre duquel nous procédions à une inspection préalable au Canada des cargaisons, qui pouvaient faire l'objet d'une seconde inspection aux États-Unis.

Ces postes ont été choisis en raison de l'achalandage important et d'autres facteurs, mais le prédédouanement ne se fera pas forcément là. On voulait mettre à l'essai le concept et voir comment il fonctionnait, alors chaque volet de ces projets pilotes consistait à mettre à l'essai différents aspects du processus.

• (1710)

Mme Dianne L. Watts: Exactement. Je sais qu'au poste frontalier de Douglas, les files d'attente pour les camions sont épouvantables, et c'est un gros problème de ce côté-là de la frontière. Je crois savoir également que le ministère a dit qu'il prendrait du temps pour régler tous ces problèmes.

Allez-vous travailler activement à procéder au prédédouanement du fret?

Mme Jill Wherrett: Oui. Comme le ministère l'a mentionné, le premier ministre et le président sont déterminés à instaurer un mécanisme de prédédouanement du fret. Le ministre a également mentionné qu'il y a un certain nombre de détails complexes à régler. Nous devons examiner si le prédédouanement du fret est logique, mais c'est quelque chose que les deux pays s'engagent à faire.

Mme Dianne L. Watts: D'accord, et a-t-on commencé les travaux?

Mme Jill Wherrett: Oui. Nous sommes en pourparlers avec les États-Unis depuis plusieurs mois pour établir nos objectifs. Pour ce qui est du prédédouanement du fret, les deux pays examinent les pouvoirs juridiques et les autres types de pouvoirs dont ils auraient besoin et discutent de projets pilotes éventuels et de sites potentiels pour procéder au prédédouanement du fret.

Mme Dianne L. Watts: Excellent. Parfait. Je pense que c'est l'orientation que nous devons prendre.

Mon autre point se rapporte à l'ASFC, avec laquelle j'ai toujours eu une bonne relation de travail. J'ai été ravie d'entendre, lorsque nous étions tous à Washington, à quel point vos homologues parlent en bien de la relation, de la relation de travail...

M. Martin Bolduc: Merci.

Mme Dianne L. Watts: ... je tenais donc vraiment à vous en faire part car nous en avons entendu parler à maintes reprises, et ils étaient visiblement reconnaissants du travail effectué.

Je vais essayer de ne pas trop m'écarter du sujet, mais l'une des sources de préoccupation de vos homologues américains était le retrait des visas pour les Mexicains. Ils ont mis en oeuvre certaines mesures pour essayer de réduire quelques-uns des graves problèmes que cette mesure entraînera. Participez-vous à ce dossier? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Martin Bolduc: Je ne peux pas parler des mesures précises qu'ils mettraient en place. Ce que je peux vous dire, c'est que nous avons tenu des discussions avec les États-Unis. Les Américains ont fait part de leurs inquiétudes, et nous avons essayé de les rassurer en leur disant que les gens doivent avoir une permission de sortie pour venir au Canada.

Nos agents sont formés pour déceler les visiteurs illégitimes, ce qu'ils font quotidiennement, et ces gens retirent leur demande d'entrée au Canada ou sont renvoyés dans leur pays. Lorsque je demande à mes collègues des douanes et de la protection des frontières combien de cas de ressortissants mexicains sont venus au Canada pour ensuite traverser aux États-Unis entre des postes frontaliers ou des points d'entrée, le nombre était très modeste. Ils m'ont assuré que les mesures que nous avons en place fonctionnent comme elles le devraient, et nos agents font du bon travail.

Mme Dianne L. Watts: Je comprends qu'ils ne veulent pas que ces gens reviennent aux États-Unis. La majorité d'entre eux veulent probablement rester au Canada. C'est pourquoi je pose la question.

Comme je l'ai dit, la relation de travail est excellente, et si ces relations de travail continuent en ce sens, car on a relevé...

M. Martin Bolduc: Merci de votre observation. Comme vous l'avez dit, c'est une relation solide, alors lorsqu'il y a des problèmes, personne n'a peur de prendre le téléphone et d'appeler ses voisins pour demander conseil ou pour collaborer avec eux.

Mme Dianne L. Watts: Parfait. Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Picard.

[Français]

M. Michel Picard: Merci.

Je vais partager mon temps de parole avec M. Arseneault.

Lorsqu'on parle de contrôle, cela représente normalement des coûts additionnels pour les compagnies, que ce soit en temps ou en argent. À l'époque de l'ALENA, le programme Customs-Trade Partnership Against Terrorism, ou C-TPAT, par exemple, a forcé l'adoption d'un certain nombre de procédures additionnelles. Normalement, cela fait augmenter les coûts de livraison des compagnies de transport. Au bout du compte, cela va à l'encontre de l'objectif économique du programme.

Le précontrôle du fret va-t-il entraîner de nouveaux programmes? Vos programmes actuels sont-ils suffisants pour que les compagnies de transport n'aient pas la responsabilité d'adopter d'autres mesures pour se plier aux exigences de ce nouveau programme?

M. Martin Bolduc: Nous ne prévoyons pas créer de nouveaux programmes. Comme vous le savez, nous avons essayé d'arrimer nos programmes au-delà de la frontière pour que les deux pays reconnaissent les avantages que nous accordons à une compagnie. Le but est donc de poursuivre dans cette veine. Ce n'est pas d'ajouter d'autres mesures qui feraient augmenter les coûts pour les entreprises ou de présenter d'autres demandes qui rendraient le processus plus complexe. Nous voulons plutôt le simplifier.

• (1715)

M. Michel Picard: Merci.

Monsieur le président, je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Arseneault.

M. René Arseneault: Merci.

Je suis rassuré lorsque je lis l'article 29 du projet de loi.

Ma question s'adresse à Mme Wherrett ou à M^e Watkinson.

Je suis rassuré par le fait qu'un voyageur peut se retirer de la zone de précontrôle en tout temps, sauf s'il est détenu en conformité avec cette loi. Cela m'amène donc à l'article 14.

[Traduction]

Nous avons lu le paragraphe 14(1), qui se lit comme suit:

14 (1) S'il a des motifs raisonnables de croire qu'une personne a commis une infraction à une loi fédérale, le contrôleur peut, dans la zone ou le périmètre de précontrôle:

a) détenir cette personne;

[Français]

En ce qui a trait à l'équivalent dans la version française, il est écrit qu'un agent peut détenir quelqu'un s'il a des motifs raisonnables de croire que cette personne a commis une infraction à une loi fédérale. Quand il est question de loi fédérale, cela peut aussi signifier une loi américaine parce qu'il y a aussi des lois fédérales aux États-Unis. Cela me fait un peu peur.

Je suis certain que c'est une mauvaise traduction, mais j'aimerais entendre vos commentaires. Je vous ferai part par la suite de mes inquiétudes.

[Traduction]

Mme Julie Watkinson (Sous-directrice exécutive et avocate générale, Agence des services frontaliers du Canada): Certainement. L'intention est que l'on peut détenir une personne seulement si on la soupçonne d'avoir commis une infraction aux lois canadiennes.

[Français]

M. René Arseneault: On devrait donc considérer que le paragraphe 14(1) porte sur une infraction à une loi fédérale canadienne.

Mme Julie Watkinson: Oui.

M. René Arseneault: Le danger est le suivant: si quelqu'un a commis une infraction quelque part sur la planète, s'il a enfreint une loi américaine, il pourrait être détenu par un douanier américain au Canada. C'est le dommage que pourrait faire le paragraphe 14(1). Vous dites que l'intention est bel et bien qu'il s'agisse d'une infraction à une loi canadienne.

[Traduction]

Mme Julie Watkinson: C'est exact.

[Français]

M. René Arseneault: Merci.

C'était ma question.

Le président: Est-ce tout?

M. René Arseneault: Oui.

[Traduction]

M. Larry Miller: Merci beaucoup.

Merci, madame McKey et M. Oommen de vous joindre à nous.

Ma circonscription est située près des eaux internationales, mais n'a pas d'importants passages frontaliers. J'ai trouvé les questions de Mme Watts très intéressantes, et je pense que d'autres questions ont été posées sur les projets de mise à l'essai afin d'accélérer le traitement des marchandises à la frontière. Les emplois et l'économie étant grandement menacés, je ne comprends pas tout à fait pourquoi, compte tenu de ces projets de mise à l'essai que nous avons réalisés, nous ne mettons pas ces mesures en place de façon permanente. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

Mme Jill Wherrett: Certainement. Il y a quelques raisons à cela.

Comme je l'ai dit, nous avons mené les projets pilotes en partie pour voir comment le concept fonctionnait. Nous avons également beaucoup appris du projet précis que nous avons réalisé en Ontario, mais nous avons également découvert que nous pouvons faire des gains d'efficacité grâce à la technologie. Il est important d'examiner ce que nous pouvons faire grâce aux technologies existantes, ce qui exigerait des changements à l'infrastructure qui sont assez compliqués, car on peut accélérer le passage transfrontalier par l'entremise du prédédouanement. Cependant, si l'infrastructure au pont est limitée, il y a peu de mesures que l'on peut prendre pour accélérer le passage frontalier.

L'autre point, c'est que nous ne disposons pas à l'heure actuelle du pouvoir de mettre en oeuvre un mécanisme de prédédouanement du fret en vertu de la loi actuelle. Ce sont là les projets pilotes qui ont été réalisés. Je répète que nous avons besoin d'une loi pour aller de l'avant avec le prédédouanement du fret.

M. Larry Miller: Avez-vous l'impression, madame Wherrett, que le gouvernement mettra en oeuvre cette mesure législative?

Mme Jill Wherrett: Il faudrait adopter le projet de loi C-23 au Canada, et nous devrions examiner les différentes possibilités pour procéder au prédédouanement du fret.

M. Larry Miller: D'accord, alors ce sera complètement couvert dans le projet de loi C-23 si...

Mme Jill Wherrett: Oui. Les lois canadiennes nous donnent le fondement législatif dont nous avons besoin pour procéder au prédédouanement du fret. Les Américains ont continué de dire qu'ils pourraient avoir besoin d'autres dispositions, que ce soit des mesures législatives ou d'autres types d'ententes. Comme dans tous les sites de prédédouanement, nous avons la loi-cadre, mais nous avons des ententes pour prévoir les opérations de prédédouanement à ces sites.

Là encore, nous pourrions avoir besoin d'ententes opérationnelles précises pour procéder au prédédouanement du fret à différents endroits.

• (1720)

M. Larry Miller: Vous avez mentionné la technologie et, bien entendu, nous devons suivre la cadence. En ce qui concerne le nouveau pont international Gordie-Howe qui sera construit, si j'ai bien compris vos remarques, toute nouvelle technologie qui peut être mise en oeuvre le sera durant la construction. Est-ce exact?

Mme Jill Wherrett: Je ne peux pas discuter des détails du nouveau pont. Je ne sais pas ce qu'il en est, Tom, alors je ne peux pas vous répondre.

M. Tom Oommen: Pour le pont international Gordie-Howe, il est prévu à l'heure actuelle que ce sera un poste frontière ordinaire, où l'on procédera à un contrôle traditionnel et non pas à un précontrôle.

M. Larry Miller: D'accord, mais pourquoi pas les deux?

M. Tom Oommen: Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de prédédouanement dans l'avenir. À l'heure actuelle, c'est établi avec

l'esplanade douanière du côté canadien et l'esplanade douanière du côté américain, et elles ont décidé de mettre sur pied un mécanisme de contrôle traditionnel.

M. Larry Miller: Les Américains ont-ils des réserves? Sont-ils favorables à l'idée, où ont-ils des préoccupations précises que vous n'avez pas mentionnées?

Mme Jill Wherrett: En ce qui concerne le prédédouanement de façon générale...?

M. Larry Miller: Oui.

Mme Jill Wherrett: Ils sont très emballés au sujet du prédédouanement. Comme je l'ai mentionné, ils ont une stratégie de prédédouanement globale. Ils sont en train de déployer des mesures de prédédouanement. Ils les ont mises en place avec un certain nombre d'autres pays. Si je ne m'abuse, je pense que c'est avec sept ou huit autres pays.

M. Larry Miller: Ce ne serait donc pas un problème.

Mme Jill Wherrett: Ils tiennent beaucoup au prédédouanement et estiment que c'est très important pour leur sécurité à la frontière.

M. Larry Miller: D'accord. Merci.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

Le président: Monsieur Spengemann puis monsieur Dubé, vous aurez à nouveau la parole.

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

Je vais joindre ma voix à celle de mes collègues sur le prédédouanement du fret et dire que, dans un premier temps, à la lumière de la situation actuelle de la devise, je pense qu'il est essentiel que nous ne perdions pas notre avantage concurrentiel dans nos exportations vers les États-Unis. Vous n'êtes pas le ministère qui surveille la conjoncture économique de plus près. Il y a d'autres personnes qui s'en occupent. Vous avez des collègues qui s'en chargent. Cependant, estimez-vous que les entreprises aux États-Unis et au Canada exercent autant de pressions, ou le Canada insiste-t-il davantage pour faire valoir la nécessité de concrétiser ces mesures?

Mme Jill Wherrett: Je ne le sais pas vraiment à ce stade-ci car c'est encore assez tôt. Des intervenants nous ont dit être intéressés, mais je ne sais pas si l'intérêt est plus fort d'un côté ou de l'autre.

M. Sven Spengemann: D'après vous, savez-vous s'il y a des études économiques ou avez-vous des études économiques qui ont examiné ce problème et les avantages nets pour nous, en tenant compte du fait qu'il y a de multiples goulots d'étranglement? Même si nous procédons à un prédédouanement, si les camions sont pris dans des files d'attente au pont, c'est un problème sur le plan logistique.

En ce qui concerne le prédédouanement, quels seraient les avantages économiques si nous mettions ces mesures en place à tous les différents endroits qui le permettraient?

Mme Jill Wherrett: Nous nous sommes penchés de façon générale sur les avantages économiques du prédédouanement. Je ne sais pas si nous avons examiné les détails concernant le prédédouanement du fret à certains sites, mais nous devons faire une analyse de rentabilisation du prédédouanement du fret à différentes installations et à différents emplacements, au besoin.

Je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose, Tom.

M. Tom Oommen: On a posé une question tout à l'heure sur la raison pour laquelle nous n'allons pas de l'avant avec le prédédouanement du fret maintenant. Mais outre le fait que l'entente n'est pas encore en vigueur, le problème est, bien entendu, que nous devons apprendre comment procéder au prédédouanement du fret. Nous n'avons pas les dizaines d'années d'expérience que nous avons avec le prédédouanement des voyageurs. Nous devons apprendre à contrôler les cargaisons. Nous devons nous assurer de faire les vérifications nécessaires mais nous n'avons pas dépassé les bornes, d'où l'importance de continuer de mener des projets pilotes et de cerner de nouveaux projets pilotes concernant le fret à réaliser aux postes frontaliers Pacific Highway et du pont Peace.

Il y a encore des détails à régler. Je pense que lorsque nous aurons mené à bien ces projets pilotes sur le prédédouanement du fret, nous aurons une bien meilleure idée des possibilités économiques et des coûts connexes.

M. Sven Spengemann: Merci de votre observation.

Je vais changer de sujet et vous amener à l'article 24. J'ai une question sur les radiographies. Dans quelles circonstances une fouille par radiographie serait la seule solution de rechange pour fouiller efficacement un voyageur? Je pense plus particulièrement, dans le contexte de ma question, aux groupes vulnérables de la population, dont les femmes enceintes et les gens qui souffrent de troubles médicaux.

À quelle fréquence faisons-nous des fouilles par radiographie? Sont-elles nécessaires? Y a-t-il des technologies qui minimiseront, voire élimineront, les situations où nous devons avoir recours aux radiographies?

• (1725)

Mme Jill Wherrett: Je pense que je vais laisser le soin à Martin de vous répondre, car il pourra vous fournir les détails et vous expliquer quand ces types de fouilles sont nécessaires à l'ASFC, et c'est assez semblable au Service des douanes et de la protection des frontières.

Je tiens à préciser que dans la loi, ces fouilles ne peuvent pas être effectuées par un agent. Elles doivent être faites par des techniciens en radiologie avec le consentement d'un médecin, si bien qu'un médecin doit y consentir.

M. Sven Spengemann: Je comprends.

Mme Julie Watkinson: Le voyageur doit donner son consentement aussi.

Mme Jill Wherrett: Aussi, oui.

M. Sven Spengemann: J'imagine que si une personne refuse de donner son consentement, elle ne pourra pas voyager, ou y a-t-il d'autres mesures? Y a-t-il des solutions de rechange aux radiographies?

M. Martin Bolduc: Il faudrait qu'un agent ait des raisons de croire que vous avez des produits de contrebande dans votre organisme. Si j'avais dans mon corps des produits de contrebande, je ne consentirais pas à me soumettre à une radiographie, et si je n'en avais pas, alors j'y consentirais. Cela n'arrive pas très souvent. Je pourrais fournir les statistiques au Comité, si nous rassemblons ces données. Il faudrait que je confirme, mais ce n'est pas très courant.

M. Sven Spengemann: Si vous avez une passagère qui est enceinte et que vous soupçonnez qu'elle transporte des produits de contrebande, si ce n'est pas le cas mais qu'elle refuse de se soumettre à la radiographie, la seule option de recherche pour l'instant est-elle de la retirer de la zone de prédédouanement?

M. Martin Bolduc: C'est un cas très précis. Il faudrait que j'y réfléchisse. Si nous devons effectuer cette fouille, j'ai vu des cas où nous détenons les gens jusqu'à 24 heures pour attendre une évacuation intestinale.

M. Sven Spengemann: C'est donc une troisième option. D'accord.

M. Martin Bolduc: Ce serait une troisième option, oui, mais ces cas sont très précis.

Désolé de parler de cela juste avant le dîner, mais c'est la réalité.

Le président: Votre temps de parole est écoulé.

Monsieur Dubé, vous avez trois minutes, si vous voulez intervenir.

[Français]

M. Matthew Dubé: Merci, monsieur le président.

J'ai deux dernières questions à poser aux témoins.

J'aimerais savoir qui donne la formation dont on a parlé tantôt. Le ministre nous a dit que c'était l'ASFC et d'autres organismes. Peut-on nous dire qui sont ces autres organismes? Y a-t-il une liste des organismes qui donnent de la formation aux agents américains?

M. Martin Bolduc: Nous n'avons pas de telle liste, mais il peut s'agir d'organismes responsables de la sécurité à un aéroport, de la Gendarmerie royale du Canada et du SCRS. C'est quelque chose que nous pourrions chercher.

Il y a aussi la U.S. Customs and Border Protection qui donne de la formation à l'agent qui obtient une affectation ici.

M. Matthew Dubé: Est-ce répertorié quelque part?

M. Martin Bolduc: Non, je n'ai pas de liste.

M. Matthew Dubé: D'accord.

[Traduction]

C'est presque essentiellement de façon ponctuelle, s'il n'y a pas de liste officielle ou quoi que ce soit de la sorte. Si ce n'est pas codifié quelque part, je ne sais pas trop comment cela fonctionne.

[Français]

M. Martin Bolduc: Je peux vous dire que l'ASFC donne de la formation, mais il n'y a pas de liste complète des autres organismes qui en donnent.

M. Matthew Dubé: Au fond, on donne de la formation selon les besoins.

M. Martin Bolduc: C'est une chose que nous pourrions chercher.

M. Matthew Dubé: Ma dernière question concerne les emplacements aux États-Unis où le Canada ferait un précontrôle.

Lors d'un voyage aux États-Unis, ceux à qui j'ai posé la question ont dit que cela n'avait pas vraiment fait partie des discussions, ce qui m'a étonné. J'ai posé la question au ministre, et il m'a dit que ce serait établi un peu plus tard.

Monsieur Bolduc, la question de savoir qui ira où et les autres détails afférents vous concernent, vous et vos collègues. Je ne sais pas si ces discussions sont toujours en cours et si on va bientôt connaître ces emplacements aux États-Unis.

[Traduction]

Mme Jill Wherrett: Martin, vous voudrez peut-être intervenir là-dessus également, mais c'est une partie du travail que nous devons mener pour établir quand le prédédouanement est logique aux États-Unis.

Là encore, c'est axé sur l'économie. Les États-Unis ont un processus en place où ils réclament des demandes de prédédouanement, et ce sont les administrations aéroportuaires qui présentent ces demandes. De même, pour que le Canada procède à des opérations de prédédouanement aux États-Unis, il faudrait que ce soit logique pour les administrations aéroportuaires et pour l'ASFC car, bien entendu, même s'il y a un recouvrement des coûts, les opérations de prédédouanement aux États-Unis entraînent des coûts.

[Français]

M. Martin Bolduc: Comme l'a mentionné le ministre, nous discutons de cette question avec nos collègues américains dans le cadre d'un comité de travail. C'est en fonction du volume de passagers en partance des aéroports américains, là où nous avons le plus de retour sur notre investissement et où l'autorité aéroportuaire a de la place pour nous construire une aire de précontrôle. Ce sont toutes des choses que nous allons regarder.

Nos collègues américains sont très ouverts. Au cours des discussions, ils étaient prêts à nous parler en détail de leur processus d'appel d'offres. Ils font un appel d'offres, et les aéroports font des

soumissions. C'est ainsi qu'ils fonctionnent maintenant. C'est quelque chose dont nous pouvons nous inspirer. Cela fait 60 ans que la douane américaine mène des activités à l'étranger alors que le Canada en est à ses premiers pas à ce chapitre. Nous pourrions sûrement nous inspirer de leur expérience et de leur expertise.

• (1730)

M. Matthew Dubé: Merci.

Le président: Je remercie les fonctionnaires et les autres témoins qui ont comparu devant nous aujourd'hui.

[Traduction]

Merci d'être des nôtres aujourd'hui, mais aussi d'avoir contribué à amener ce projet de loi à cette étape du processus. Nous continuerons de faire notre travail sur une courte période afin de le renvoyer à la Chambre le plus rapidement et le plus adéquatement possible.

Merci, tout le monde. Nous vous verrons mercredi.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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