

• (5.00 p.m.)

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES DEMANDES DE DOCUMENTS

### LA LOI SUR LES DOUANES

#### DEMANDE DE MESURE TENDANT À FACILITER LE DÉDOUANEMENT DES BAGAGES DES TOURISTES AUX AÉROPORTS

**M. Jerry Pringle (Fraser Valley)** propose:

Que, de l'avis de la Chambre, le gouvernement devrait, en vue de faciliter le trafic touristique aérien dans les aéroports canadiens d'entrée, étudier l'opportunité d'instituer, en vertu de l'alinéa r) de l'article 273 de la Loi sur les douanes, des règlements selon lesquels le personnel compétent maintenant employé en qualité d'agents de direction ou d'agents des services administratifs serait chargé du service de visite à la douane desservant ce trafic touristique.

—Monsieur l'Orateur, il y a environ un an, j'ai eu le privilège de présenter cette résolution à la Chambre. Bien que n'ayant rencontré aucune opposition pendant la période consacrée aux bills d'initiative parlementaire, aucune mesure directe n'a été prise pour obtenir l'approbation du Parlement. Au cours de l'année écoulée, j'ai rencontré des groupes représentatifs au sein de l'industrie aéronautique en général. Ils m'ont encouragé en plusieurs occasions à présenter de nouveau ma résolution et à poursuivre le débat.

Le hansard du 17 novembre 1969, à la page 897, rapporte le discours où je tâchais d'exposer les problèmes de l'aviation en ce qui a trait au dédouanement des avions touristiques aux aéroports d'entrée canadiens. Je n'ai pas l'intention de répéter ces propos aujourd'hui car les députés pour la plupart connaissent bien ces problèmes, j'en suis sûr. Bien des députés, je le sais, ont reçu des lettres de fervents de l'aviation, d'hommes d'affaires et d'associations au sujet des difficultés que suscite le dédouanement des avions touristiques aux aéroports.

Je vais tâcher d'apporter assez de preuves pour persuader le ministre du Revenu national (M. Gray) d'envisager la question dans une optique nouvelle et réaliste. Toutefois, je crois de mon devoir de réitérer mes remarques au sujet de la confiance du public voyageur envers nos douaniers et nos fonctionnaires de l'immigration et à l'égard de la façon dont ils s'acquittent de leur tâche en matière de trafic touristique aérien. Je n'ai aucune critique à leur adresser à ce sujet.

Les aéroports d'entrée, contrairement aux ports d'entrée pour les voitures, ne sont pas situés au point exact d'entrée au Canada. Les aéroports pour le trafic international, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises, ont pour objet, comme il se doit, de servir le public et, dans bien des cas, ils se trouvent à une distance de deux à trois cents milles au nord de la frontière entre le Canada et les États-Unis. Bien sûr, les aéroports internationaux, peu importe où ils se trouvent, ont en permanence des services de douane et d'immigration. On continue de permettre aux avions légers d'utiliser les aéroports internationaux d'entrée et, en vérité, en vertu des règlements actuels, on les encourage à profiter de ce service de 24 heures, bien qu'on se demande si l'on fait bien de mêler ainsi les avions à réaction très rapides et avions légers plus lents.

L'objet de la présente résolution est d'accélérer le dédouanement pour les touristes voyageant par avion léger aux aéroports d'entrée plus petits et situés près de la frontière. La plupart des petits aéroports d'entrée n'offrent plus ce service en dehors des heures régulières de travail ni pendant les weekends et les jours chômés. Je voudrais apporter des réserves à cette déclaration pour autant que certains aient encore un service suffisant, mais la plupart sont privés de ce service qui facilite le déplacement des touristes qui voyagent par avion. Le système cause des inconvénients tant aux douaniers qu'aux pilotes.

Je suis heureux de vous faire part de l'appréciation de douzaines de pilotes avec lesquels je me suis entretenu, ainsi que d'organisations qui n'ont que des éloges à faire pour ce qui est de la courtoisie du service. Les déplacements à destination et en provenance de ces petits aéroports d'entrée représentent beaucoup de temps et d'inconvénients pour les douaniers, surtout quand il n'y en a qu'un par bureau.

Une étude de la récente réorganisation des administrations de district et régionales révèle que le ministère du Revenu national et celui de l'Immigration ont considérablement amélioré l'efficacité du service assuré aux localités sans frais supplémentaires pour les contribuables. L'emploi provisoire d'étudiants d'université, l'été, au cours des périodes de pointe, est une excellente idée, et je suis certain que les touristes et les étudiants l'apprécient. Chaque année, les aéroports locaux sont améliorés et l'affluence d'avions légers augmente graduellement. Des gens toujours plus nombreux bénéficient des nouveaux dispositifs raffinés des avions légers modernes et des petits aéroports. Ces gens peuvent éviter la congestion des routes et survoler l'air pollué dans le ciel bleu.

A l'heure actuelle au Canada, il existe plus de 10,000 avions immatriculés. Ce sont tous les avions légers, sauf quelques centaines, et j'inclus dans ce chiffre les appareils des lignes aériennes. Je le répète, ces 10,000 avions, et j'englobe tous les appareils sauf les avions militaires, sont des avions légers, sauf quelques centaines. Notre potentiel touristique réel est impressionnant. Aux États-Unis, 700,000 pilotes ont leur permis de vol. Des 130,000 avions immatriculés aux États-Unis, 98 p. 100 appartiennent à des particuliers. La Federal Aviation Administration, aux États-Unis, estime que 50 p. 100 de tous les voyageurs aériens dans ce pays voyagent à bord d'aéronefs non commerciaux. C'est donc dire que le trafic aérien touristique est très prometteur. Mais, parce qu'ils ne sont pas sûrs d'être admis au Canada à bien des ports d'entrée, nos amis américains hésitent à venir au Canada en avion léger.

On disait naguère que seuls les riches oisifs peuvent se permettre des avions privés, mais cela ne vaut plus. Des Canadiens et des Américains de tous les milieux sont aujourd'hui propriétaires et pilotes immatriculés. Littéralement des milliers de cultivateurs, des deux côtés de la frontière emploient régulièrement divers types d'aéronefs pour se rendre d'urgence dans un centre à la recherche de pièces de rechange, pour inspecter les clôtures, pour rassembler le bétail, pour arroser les récoltes et ainsi de suite. Les cultivateurs aussi aiment voyager. Mais parce que la plupart des aéroports sont situés à une certaine distance des centres urbains, le public en général