

Questions au Feuilleton

L'hon. Pierre Bussièrès (ministre du Revenu national): a), b) et c). Le ministère n'est pas au courant des retards ou des raisons des retards relatifs à la mainlevée des pièces de machinerie agricole. Douanes Canada doit d'abord établir, avant de libérer les pièces de machinerie agricole, si ces dernières ne sont pas destinées à être utilisées à des fins autres qu'agricoles. A cet égard, l'importateur officiel doit, au moment de l'importation, convaincre les fonctionnaires des douanes que les pièces sont destinées à être utilisées sur de la machinerie agricole.

Il importe toutefois de mentionner que l'importateur n'est pas toujours l'utilisateur final. On doit donc soumettre au moment de l'importation des preuves satisfaisantes sous forme de certificats d'utilisation, de bons d'achat ou de documents semblables pour prouver que les pièces sont destinées à être utilisées sur de la machinerie agricole. Lorsque l'importateur ne possède pas les formules douanières appropriées au moment de l'importation, il peut se prévaloir de la procédure relative à la mainlevée immédiate (cautionnement requis) qui est normalement utilisée lorsque les marchandises importées sont de nature commerciale (c.-à-d. destinées à la revente). Quand l'importateur officiel est l'agriculteur et qu'il peut convaincre les fonctionnaires des douanes que les pièces sont destinées à sa machinerie agricole, les marchandises doivent être déclarées sur un document d'importation occasionnelle et être libérées immédiatement.

Lorsque la réglementation stipule que les pièces importées doivent être utilisées sur de la machinerie agricole, le ministère doit voir à ce que cette exigence soit respectée.

La méthode actuelle qui consiste à obtenir une preuve satisfaisante au moment de l'importation constitue la meilleure façon de voir à ce que les pièces importées soient destinées à la machinerie agricole.

L'ÉTUDE SUR LES VOYAGES DE VACANCES DES CANADIENS

Question n° 4629—M. Mazankowski:

A-t-on retenu, pour le compte du ministère de l'Industrie et du Commerce, les services d'une entreprise pour effectuer une étude sur les voyages de vacances des Canadiens et, le cas échéant, a) les enquêteurs ont-ils étudié les voyages intérieurs et internationaux, b) quels ont été les résultats de l'étude, c) à quoi serviront ces résultats, d) combien l'étude a-t-elle coûté?

M. René Cousineau (secrétaire parlementaire du ministre d'État (Petites entreprises et Tourisme): En ce qui concerne le ministère de l'Industrie et du Commerce: Oui, la Traveldata International, de Toronto. a) Oui. b) Légère baisse dans les voyages des Canadiens à l'étranger. Par contre, légère augmentation des voyages intérieurs en 1981. c) Les résultats de l'étude seront utilisés pour élaborer des stratégies de commercialisation afin de permettre à l'Office de tourisme du Canada de promouvoir l'industrie touristique canadienne. Les autres utilisateurs sont les ministères chargés du tourisme dans les provinces et territoires et l'industrie du tourisme en général. d) \$100,000.

LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT D'UN NOUVEL AVION

Question n° 4754—M. Mazankowski:

A-t-on effectué, pour le compte du ministère des Transports, une étude afin d'évaluer le potentiel de développement offert pour les années 1990 par le nouvel avion de 150 places et, le cas échéant, a) qui l'a effectuée et combien a-t-elle

coûté, b) quel en était le but, c) quelles en sont les principales conclusions et recommandations, d) qu'a fait le gouvernement pour y donner suite?

L'hon. Ed Lumley (ministre de l'Industrie et du Commerce et ministre de l'Expansion économique régionale): En ce qui concerne le ministère de l'Industrie et du Commerce: Non.

a) Le ministère, avec l'aide du Centre de développement du ministère des Transports, et la firme d'experts Peat Marwick, prépare une étude dont le coût est évalué à \$66,000. b), c) et d) Le ministère, dans le cadre de son évaluation du marché pour ce type d'appareil, travaille avec l'industrie canadienne et négocie avec de grands manufacturiers d'avions commerciaux. Aucune recommandation n'a été faite car l'évaluation n'est pas terminée.

LES PASSERELLES D'EMBARQUEMENT INTÉRIEURES POUR LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

Question n° 4785—M. Howie:

1. Quels aéroports du ministère des Transports de la région de l'Atlantique sont dotés de passerelles d'embarquement protégeant les passagers contre le grand froid et les intempéries et lesquels ne le sont pas?

2. En fonction de quels critères établit-on la nécessité de passerelles d'embarquement protégées?

3. Les provinces de l'Atlantique sont-elles l'objet de discrimination à cet égard et, le cas échéant, pourquoi?

M. Jesse P. Flis (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):

1. Dans les provinces de l'Atlantique, il n'y a que deux aéroports, ceux de Halifax et de St-John's, qui sont dotés de passerelles d'embarquement intérieures.

Ne sont pas dotés de telles passerelles d'embarquement les aéroports de Transports Canada situés à Charlottetown, Churchill Falls, Deer Lake, Fredericton, Gander (aéroport international), Moncton, Saint-Jean (N.-B.), St. Anthony, Stephenville, Sydney, Wabush et Yarmouth.

2. La politique de Transports Canada est qu'il peut fournir une telle passerelle d'embarquement à un aéroport où le nombre de passagers est de 250,000 ou plus par an et où au moins 125,000 passagers par an embarquent dans des avions qui peuvent accepter de telles passerelles, ou en débarquent, à la porte d'embarquement en question.

Les transporteurs aériens ont le droit d'installer leurs propres passerelles d'embarquement s'ils utilisent une porte d'embarquement particulière pendant au moins 35 p. 100 de la journée d'exploitation à l'aéroport, ou pendant les 16 heures les plus achalandées de l'aéroport.

3. L'application de cette politique à l'échelle nationale est faite sans aucune discrimination à l'endroit des provinces de l'Atlantique.

POSTES CANADA—LES POSTIERS À FREDERICTON

Question n° 4795—M. Howie:

Le a) 1^{er} janvier 1981, b) 1^{er} janvier 1982, c) 1^{er} janvier 1983, d) premier jour du mois où l'on répondra à cette question, combien de postiers (i) permanents (ii) occasionnels étaient à l'emploi du centre principal de tri du courrier de Fredericton (N.-B.)?

M. David Berger (secrétaire parlementaire du ministre de la Consommation et des Corporations): La Société canadienne des postes m'informe comme suit: