



THE CANADIAN CHAMBER OF COMMERCE
LA CHAMBRE DE COMMERCE DU CANADA

The Voice of Canadian Business™
Le porte-parole des entreprises canadiennes^{MD}



À la recherche d'un équilibre:

réduire les coûts de la frontière tout en renforçant la sécurité



février 2008

Organismes partenaires

Coprésidence: Chambre de commerce du Canada
U.S. Chamber of Commerce

Les Affaires pour la sécurité économique, le tourisme et échange
Alliance canadienne du camionnage
American Trucking Associations (ATA)
Association canadienne de l'industrie des plastiques
Association canadienne de transport industriel
Association canadienne des mouleurs sous pression
Association canadienne des constructeurs véhicules
Association chaîne d'approvisionnement et logistique Canada
Association de l'industrie touristique du Canada
Association des chemins de fer du Canada
Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada
Association des Hôtels du Canada
Associations Des Transitaires Internationaux Canadiens
Association des vigneron du Canada
Association du transport aérien du Canada
Binational Tourism Alliance
Border Trade Alliance
Buffalo Niagara Partnership
Canadian Courier and Logistics Association
Canadian/American Border Trade Alliance
Chambre de commerce maritime
Coalition du corridor Québec / New-York
Conseil canadien des chefs d'entreprise
Conseil canadien du commerce du détail
Conseil des aéroports du Canada
Conseil des affaires Canado-américaines
Council of the Americas
Fabricants de produits alimentaires du Canada
Fabricants de produits chimiques du Canada
Fédération canadienne de l'entreprise indépendante
Fédération maritime du Canada
Grocery Manufacturers Association (GMA)
I.E. Canada, Association canadienne des importateurs et exportateurs
International Association of Exhibitions and Events (IAEE)
Manufacturiers et Exportateurs du Canada
Motor & Equipment Manufacturers Association
National Business Travel Association (NBTA)
National Business Travel Association Canada
National Foreign Trade Council
Public Border Operators Association
Retail Industry Leaders Association
Société canadienne des courtiers en douane
The Capital Corridor

Sommaire



Le Canada et les États-Unis entretiennent des liens spéciaux fondés sur les valeurs communes des familles, des amis et des visiteurs qui, d'âge en âge, ont vécu des deux côtés de la frontière. Ces liens facilitent la relation commerciale bilatérale la plus importante du monde : les échanges bilatéraux entre les deux pays s'élèvent à environ 1,5 milliard de dollars américains¹ par jour. Les avantages découlant de cette relation sont importants; ils se traduisent, notamment, par environ 7,1 millions d'emplois aux États Unis² et 3 millions d'emplois au Canada³.

Par ailleurs, les milieux d'affaires canadiens et américains se préoccupent beaucoup des coûts et des retards croissants des voyages transfrontaliers. Nous appuyons les efforts déployés par nos gouvernements pour protéger nos pays contre ceux qui menacent notre liberté, mais nous croyons qu'il est possible de fermer nos frontières au terrorisme tout en les laissant ouvertes au commerce. Pour assurer tant la sécurité que la prospérité de nos citoyens, nous devons faire front commun pour voir à ce que les décisions en matière de sécurité et de politique économique se renforcent et s'équilibrent mutuellement au lieu de déranger inutilement les voyages et le commerce légitimes. Une frontière « opaque », marquée par des frais de passage, des inspections et des temps d'attente croissants est une frontière onéreuse. L'absence de mesures pratiques en vue de réduire les coûts de la frontière mécontente les milieux d'affaires canadiens et américains.

Pour régler certaines de ces préoccupations, la Chambre de commerce du Canada et la Chambre de commerce des États-Unis ont travaillé en collaboration avec leurs membres, leurs chambres et des associations partenaires pour formuler des recommandations précises, pratiques et à court terme sur la façon de réduire les coûts de la frontière.

Le présent rapport reconnaît et avalise entièrement les impératifs de sécurité qui sont devenus réalité à la suite des actes terroristes du 11 septembre 2001. Bon nombre des recommandations tentent d'accroître la participation aux programmes qui identifient

les voyageurs et les marchandises à faible risque et permettent aux autorités frontalières d'affecter leurs ressources limitées aux secteurs qui en ont le plus besoin : les expéditeurs et voyageurs inconnus.

Nous incitons nos gouvernements respectifs à mettre en œuvre les recommandations, car elles renforceront la compétitivité canadienne et américaine et réduiront l'imprévisibilité de la frontière. Le climat économique actuel fait ressortir l'urgence d'agir, ce qui serait une grande réussite pour les emplois canadiens et américains, les entreprises et la sécurité de l'Amérique du Nord.

La participation active de nos dirigeants au Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP) démontre clairement que la prospérité et la sécurité importent à nos gouvernements. Le plan de travail du PSP a établi un cadre d'action trilatéral relatif aux mesures frontalières et des commentaires des gens d'affaires ont été fournis par le North American Competitiveness Council (NACC). Les participants au Sommet des leaders nord-américains à Montebello (Québec) en août 2007 ont précisé qu'ils demanderaient à leurs ministres « de coopérer davantage en ce qui concerne l'application de la loi, le contrôle et la facilitation du commerce et des voyages légitimes à nos frontières. »

Ce rapport répond à cet appel à l'action et présente des solutions précises et pratiques pour la frontière canado-américaine. Nous avons recueilli les principales recommandations de l'industrie pour réduire les coûts; bon nombre d'entre elles figurent dans d'autres documents.

Un grand nombre de recommandations visent à renforcer la participation aux programmes gouvernementaux pour expéditeurs et voyageurs approuvés destinés à favoriser l'adoption d'une démarche axée sur le risque en matière de sécurité frontalière. Plus le nombre de participants à ces programmes sera élevé, plus grande sera la capacité des autorités frontalières de se concentrer sur les cargaisons et les voyageurs illégitimes – objectif de toutes les mesures de sécurité. Nous appuyons ces programmes. Entreprises



et voyageurs des deux côtés de la frontière acceptent d'investir dans une participation à ces programmes volontaires, à faible risque, même s'ils sont souvent coûteux, s'ils en retirent des mouvements transfrontaliers plus rapides et prévisibles. Les entreprises ont proposé divers changements qui accroîtraient sans doute la participation à ces programmes, notamment les suivants : assortir les objectifs de mesures qui serviraient à évaluer les facteurs de succès susceptibles d'accroître la participation; veiller à ce que tous les départements et organismes gouvernementaux associés aux formalités frontalières mettent en ouvre les dispositions de l'initiative de guichet unique ou le système de données sur le commerce international; veiller à ce que les programmes pour expéditeurs approuvés, à savoir le Programme du partenariat douanes-commerce contre le terrorisme (C-TPAT) des États-Unis et le programme Partenaires en protection (PEP) du Canada, se reconnaissent mutuellement; éliminer les frais et formalités qui se recoupent; établir un programme pilote pour l'expédition des envois des producteurs d'aliments à faible risque; et créer un programme de marketing, d'expansion et de mise en ouvre à grande échelle pour les programmes NEXUS et People Access Security Service (PASS).

D'autres mesures visant à réduire les coûts et les risques associés à la frontière s'imposent. Ce sont, notamment : l'accès permanent à la frontière et, notamment, des inspections secondaires par des agents formés à tous les principaux postes frontaliers; la planification continue des mesures d'urgence frontalières; la mise en ouvre rapide des permis de conduire améliorés; abandon des frais de l'APHIS; un programme pilote de dédouanement préalable pour les importateurs d'aliments à faible risque; l'annulation des étiquettes portant sur les éléments nutritifs d'aliments individuels; une exemption du Secure Flight Program pour les vols canadiens qui survolent le territoire américain; l'établissement d'un processus de transit électronique harmonisé; la mise en ouvre d'un bref projet pilote axé

sur le transport maritime à courte distance; le déploiement complet de l'identification par radio-fréquence (IRF) à tous les principaux postes frontaliers; et une solution de rechange qui minimiserait les dérangements durant la mise à niveau du poste frontalier Peace Arch.

Nous sommes d'avis que le financement insuffisant des organismes frontaliers a fortement contribué aux contraintes inacceptables qui frappent la circulation des marchandises, des services et des voyageurs légitimes. Nous croyons fermement que les organismes et départements appelés à mettre en ouvre les mesures recommandées doivent recevoir les fonds nécessaires.

Ce document est axé sur une réduction des coûts de la frontière à court terme. Bien que nous n'abordions pas ce point dans ce rapport, nous sommes d'avis que les gouvernements et l'industrie doivent de toute urgence s'associer pour trouver moyen d'assurer la sécurité et l'efficacité de la frontière à moyen et à long terme. D'importantes questions échappent au mandat de ce document, mais doivent être traitées. Ce sont, notamment, la nécessité de financer et de mettre en place une infrastructure frontalière modernisée, d'élargir le prédédouanement et de mettre en ouvre un programme de dédouanement coordonné et de détermination au point de départ. Il n'y aura pas de résultats à brève échéance, mais il faut se mettre au travail sans tarder.

La concurrence mondiale croissante et le ralentissement économique actuel rendent ces recommandations essentielles à la compétitivité continue du Canada et des États-Unis. Nous demandons instamment aux gouvernements des deux pays de s'engager à donner suite à ces recommandations dans les dix-huit prochains mois.

On trouvera la liste complète des recommandations dans la section intitulée Liste des recommandations.

¹Département d'État des États-Unis. 2008. « Background Note: Canada ».

²Ambassade du Canada aux États-Unis. 2006. « State Trade Fact Sheets 2006 ».

³David L. Emerson, ministre de Commerce international Canada. Le 5 octobre 2007. « Le libre-échange, ça rapporte ». The Chronicle Herald.

Table des matières



SOMMAIRE	i
1 LA SITUATION ACTUELLE	1
Impact des retards à la frontière	1
Hausse des temps d'attente à la frontière	1
Imposition de frais directs au commerce transfrontalier	2
Programmes transfrontaliers et hausse du nombre d'inspections	3
Initiatives actuelles traitant du problème des coûts de la frontière	4
L'Avenir	4
2 PRIORITÉ À COURT TERME ET RECOMMANDATIONS RÉALISABLES	7
Circulation des cargaisons	7
Programmes pour expéditeurs approuvés	7
Recommandations relatives à l'APHIS	9
Exportations de produits alimentaires et agricoles : importateur d'aliments à faible risque et prédédouanement	10
Mise en place de certificats sanitaires autocollants sur chaque caisse d'un envoi	12
Autres ministères gouvernementaux : projet de guichet unique	13
Appui au dédouanement intérieur	14
Processus électronique harmonisé pour les expéditions en transit	14
Projet pilote de transport maritime à courte distance dans la région des Grands Lacs	15
Voyageurs approuvés et voyages d'agrément et d'affaires legitmes	16
NEXUS	16
Facilitation des voyages d'affaires transfrontaliers	17
Permis de conduire amélioré	18
Carte People Access Security Service (PASS)	19
Technologie d'identification par radiofréquence	20
Avis de projet de réglementation (APR) / Programme de la sécurité des vols (PSV) / système APIS Quick Query (AQQ)	21
Mesures supplémentaires	22
Dotation et formation accrues, heures de service prolongées aux postes frontaliers	22
Solution de rechange au poste frontière Peace Arch	23
Plan de mesures d'urgence frontalières : donner suite aux engagements de Montebello	25
3 LISTE DES RECOMMANDATIONS	27



1 La situation actuelle



Impact des retards à la frontière

Les entreprises canadiennes et américaines font état d'une augmentation des coûts et de l'opacité de la frontière due à la hausse des temps d'attente; de frais directs à payer pour traverser la frontière; de programmes additionnels et répétitifs; d'une multiplication des frais d'adhésion aux programmes pour expéditeurs et voyageurs approuvés; et de contrôles prolongés. La multiplication exhaustive de ces coûts a mené à une frontière qui devient de plus en plus coûteuse pour les cargaisons et les voyageurs.

Hausse des temps d'attente à la frontière

Durant l'été 2007, plusieurs postes frontaliers ont enregistré les plus longs délais depuis 2001 pour les véhicules à destination des États-Unis. Des délais de trois heures sont survenus occasionnellement à des postes frontaliers qui n'avaient jamais eu de temps d'attente importants. Et pourtant en 2007, aux postes terrestres Ontario-États-Unis, le volume de véhicules commerciaux et de véhicules à passagers a diminué de presque 4 p. 100. Par exemple, en août 2007, au poste frontalier de Peace Bridge le temps de contrôle moyen par véhicule a augmenté de 56 secondes à 74 secondes, soit une hausse de 32 p. 100 par rapport à la même période l'année précédente. Étant donné qu'en moyenne 14 500 véhicules traversent la frontière chaque jour, 18 brèves secondes par véhicule deviennent facilement des heures de retard à chaque passage. Les temps d'attente au tunnel de Detroit Windsor ont grimpé de 13,4 minutes en mai 2007 à 23,6 minutes en août 2007.

Enfin, au pont Blue Water, il y a eu des retards d'une heure ou plus pendant 38 jours entre juillet 2007 et août 2007⁴. Le problème était tellement grave l'été dernier que le ministère des Transports de l'Ontario a installé des toilettes portables pour les voyageurs le long de l'autoroute 402. Des exemples semblables de retards accrus à la frontière surviennent partout le long de notre frontière commune.

Ces retards anormalement élevés ont été attribués à divers facteurs, notamment :

- une infrastructure inadéquate par rapport au volume de véhicules;
- des voies d'inspection prioritaires insuffisamment utilisées durant les heures de pointe à cause de la dotation inadéquate de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de la Customs and Border Protection (CBP) des États-Unis;
- le temps de contrôle accru pour les véhicules à passagers;
- les inspections plus fréquentes et plus longues pour toutes les cargaisons et tous les voyageurs, même s'ils sont présumés à faible risque;
- le manque de clarté quant aux exigences d'admissibilité;
- les problèmes techniques des ordinateurs de la CBP dus, en particulier, à la mise en œuvre récente du programme Automated Commercial Environment (ACE);
- l'exacerbation des enjeux précédents due aux fluctuations des devises qui augmentent le magasinage trans-frontalier.

⁴ Public Border Operators Association. 2007.



Les temps d'attente accrus à la frontière retardent les livraisons juste-à-temps, ce qui entraîne une interruption de la livraison des marchandises et a un effet en cascade sur la chaîne d'approvisionnement complexe canado-américaine. Une chose est encore plus dérangeante dans une perspective à long terme : les entreprises doivent avoir recours à des systèmes d'inventaire d'entreposage pour assurer la livraison opportune de l'autre côté de la frontière. Or, ces procédures coûteuses et inefficaces ont de vastes retombées pour l'investissement, les emplois et la productivité en Amérique du Nord.

Le milieu des affaires reconnaît son rôle de partenaire clé dans le maintien de la sécurité de l'Amérique du Nord. Nos entreprises ont fait d'importants investissements pour renforcer la sécurité de leurs chaînes d'approvisionnement et assurer l'intégrité de leurs employés. Mais, bien que certains aspects aient connu du succès, ce partenariat est menacé et les programmes pour expéditeurs et voyageurs approuvés sont compromis. Certes, les entreprises qui participent à ces programmes n'ont pas obtenu les avantages promis. Par exemple, les personnes qui ont droit à un traitement accéléré aux termes de ces programmes sont incapables d'accéder rapidement aux voies réservées parce qu'elles sont bloquées par les longues files de passagers à l'approche de la frontière. Ces files d'attente causent également des retards importants aux camions commerciaux qui sont inadmissibles aux programmes pour expéditeurs approuvés.

Les retombées négatives vont au-delà des chaînes d'approvisionnement nord-américaines : les travailleurs de la santé transfrontaliers sont assujettis à de longues attentes; les niveaux de smog ont consid-

érablement augmenté à cause des milliers de véhicules qui tournent au ralenti pendant des heures quand le temps est chaud et humide; et la santé du bétail est mise en danger durant les longues périodes d'attente par temps chaud.

Les temps de contrôle accrus à la frontière ont également eu de graves retombées pour de nombreuses entreprises et collectivités des deux côtés de la frontière. Le tourisme, l'hébergement, le magasinage et les activités culturelles ont été sérieusement affectés parce que les gens qui traversent la frontière occasionnellement sont découragés par les longues périodes d'attente, les caprices des procédures frontalières et la longueur incertaine du processus.

Imposition de frais directs au commerce transfrontalier

L'augmentation des coûts est également due à la multiplication des frais directs à la frontière. Par exemple, les frais de l'Animal and Plant Health Inspection Service (APHIS) des États-Unis sont appliqués pour couvrir les coûts des inspections des fruits et légumes importés aux États-Unis. Cependant, tous les véhicules de marchandises et les passagers des lignes aériennes doivent les payer, peu importe les cargaisons transportées. On craint que d'autres frais soient imposés dans les deux pays. En effet, le Canada se penche actuellement sur son système de frais d'utilisation dans le cadre de son programme d'examen des services de base et certains craignent que cette démarche n'entraîne une augmentation des frais imposés aux entreprises pour divers programmes et services de l'ASFC. De plus, une loi que le Congrès américain étudie présentement limiterait les importations de produits agricoles à un nom-



bre restreint d'endroits possédant des laboratoires exploités par la Food and Drug Administration (FDA), ce qui augmenterait considérablement les coûts pour de nombreuses entreprises. Mais le fait que les nouveaux frais puissent s'appliquer aux entreprises certifiées comme étant des expéditeurs approuvés par nos gouvernements respectifs ou présentant un faible risque est peut-être l'aspect le plus décourageant.

Programmes transfrontaliers et hausse du nombre d'inspections

Les entreprises de tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement se joignent aux programmes pour expéditeurs et voyageurs approuvés comme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES), le Programme du partenariat douanes-commerce contre le terrorisme (C-TPAT), Partenaires en protection (PEP), le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) et NEXUS. Les frais d'adhésion à ces programmes sont élevés, mais les entreprises considèrent que le coût et l'effort en valent la peine s'ils mènent à des formalités douanières prévisibles et accélérées (l'homologation au titre de ces programmes peut coûter plus de 100 000 \$US à une entreprise). Cependant, des entreprises participantes mettent les avantages en question, car elles sont sans cesse soumises à des inspections secondaires à la frontière. Une importante entreprise nord américaine a signalé que le nombre d'inspections pour les envois à faible risque arrivant au Canada a augmenté d'environ 30 p. 100 en 2007, par rapport à l'année précédente, en dépit du fait qu'elle participe depuis longtemps aux programmes pour expéditeurs approuvés. Les entreprises nous disent que les envois qui entrent aux États-Unis sont également soumis à un nombre croissant d'inspections.

Les entreprises canadiennes et américaines se préoccupent vivement des frais de conformité applicables aux programmes de sécurité à la frontière. Qu'il s'agisse de programmes nouveaux ou élargis, leurs exigences se recoupent souvent. En outre, ils s'ajoutent les uns aux autres, ce qui augmente la complexité et les frais associés à la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes. Une entreprise a signalé que les contrôles et les retards associés aux mesures de sécurité accrues, conjugués aux frais d'adhésion aux programmes pour expéditeurs approuvés, lui coûtent 1 million de dollars américains par an. Il est évident que ces coûts deviennent excessifs et risquent d'imposer un fardeau impossible à gérer aux créateurs d'emplois canadiens et américains. Il n'est pas dans l'intérêt du gouvernement ni de l'industrie de créer ou de maintenir un climat commercial qui encourage le transfert du travail et des emplois à l'étranger.



Initiatives actuelles traitant du problème des coûts de la frontière

Par ailleurs, nous constatons des signes encourageants car plusieurs initiatives gouvernementales ont progressé. Une loi américaine adoptée récemment a remis à plus tard l'entrée en vigueur de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) aux ports d'entrée terrestres et maritimes au mois de juin 2009. Les gouvernements des deux côtés de la frontière doivent maintenant veiller à ce qu'un nombre suffisant de documents acceptables soient mis en circulation et à ce que le programme d'identification par radio-fréquence (IRF) soit mis en oeuvre à tous les principaux postes frontaliers avant juin 2009 pour faciliter la mise en route des nouvelles procédures. Outre les passeports, l'élargissement des programmes pour voyageurs approuvés, comme NEXUS et EXPRES, et la mise en oeuvre de permis de conduire améliorés fourniront un degré de sûreté suffisamment élevé pour que les mesures de sécurité n'entravent pas la circulation transfrontalière des personnes, des biens et des services. Nous sommes toujours déterminés à travailler avec le gouvernement pour faire la promotion de ces programmes, mais il faut reconnaître qu'à défaut de profiter des avantages, les voyageurs ne les utiliseront pas. Il n'est pas toujours évident que ces programmes offrent les avantages promis.

Parmi d'autres mesures positives, une loi adoptée aux États-Unis au début de 2008 autorise une étude de l'impact des temps d'attente aux postes frontaliers terrestres américains à volume élevé.

L'élargissement du programme NEXUS et le lancement du projet pilote de ligne d'inspection primaire intégrée (LIPI) sont également

de bonnes nouvelles. La LIPI, qui doit entrer en vigueur à l'aéroport international de Vancouver en juin 2008, accélérera les formalités douanières en automatisant les procédures effectuées aux files d'inspection primaire. Elle permettra à l'ASFC de concentrer plus de ressources sur les passagers et les marchandises inconnues ou potentiellement à risque élevé. L'usage d'une nouvelle technologie offre une solution plus pratique et rentable au problème de la congestion aux aires d'arrivée des aéroports.

Ces mesures sont des pas positifs dans la bonne direction, mais elles ne suffisent pas à elles seules. Les gouvernements canadien et américain devraient constamment réexaminer les avantages, les coûts, la redondance et la complexité des mesures frontalières, veiller à ce que les nouvelles initiatives soient convenablement financées et formuler un plan clair pour la mise en oeuvre des recommandations présentées dans le présent rapport. En effet, ces dernières aideront les décideurs à faciliter les échanges commerciaux transfrontaliers tout en assurant la sécurité de l'Amérique du Nord.

L'avenir

La sécurité et la prospérité en Amérique du Nord sont mutuellement tributaires et complémentaires. Nos gouvernements respectifs devraient envisager un double objectif axé, d'une part, sur la sécurité et, d'autre part, sur les échanges commerciaux et les voyages légitimes. Nous préconisons l'élaboration d'une stratégie exhaustive, polyvalente, fondée sur le risque pour gérer notre frontière commune. Cette approche favorise le degré



de sécurité le plus élevé et l'utilisation optimale des installations, du personnel et des ressources financières sans nuire, pour autant, aux voyages et aux échanges commerciaux légitimes.

Gardons à l'esprit le degré d'intégration sociale et économique entre les Canadiens et les Américains. Notre interaction est fondée non seulement sur la vente de biens, mais également sur la fabrication de biens et sur des initiatives communes, et ces activités dégagent des avantages des deux côtés de la frontière. Par exemple, les composantes d'un véhicule produit en Amérique du Nord traversent la frontière environ sept fois durant le cycle de production. À cause des frais, des temps d'attente imprévisibles et des coûts d'observation des mesures de sécurité imposés à chaque passage à la frontière, les produits fabriqués en Amérique du Nord sont désavantagés sur le plan de la concurrence par rapport à leurs concurrents étrangers, dont les produits finis traversent la frontière seulement une fois. Ce va-et-vient ajoute plusieurs centaines de dollars⁵ aux frais de fabrication d'un véhicule produit ici, frais non encourus par les véhicules importés. Or, ces frais additionnels et fardeaux réglementaires ont un impact direct sur le bilan des entreprises canadiennes et américaines qui comptent sur les chaînes d'approvisionnement nord-américaines et sur les emplois que leur succès a rendus possibles.

Étant donné les milliards de dollars en biens et services et les centaines de milliers de personnes qui traversent la frontière chaque jour, notre croissance économique mutuelle dépend de la rapidité et de la sécurité avec laquelle nous pouvons expédier les produits, les gens et les idées. La gestion efficace de la frontière est devenue un inducteur

économique clé pour les deux pays.

Un sujet n'est pas traité dans le présent rapport, mais il vaut la peine d'être mentionné. Les deux gouvernements se doivent d'élaborer une stratégie frontalière à long terme pour relever les enjeux en matière de sécurité et de concurrence au XXI^e siècle et, particulièrement, pour maintenir la compétitivité de l'Amérique du Nord face aux enjeux économiques posés par les autres régions du globe. Une stratégie à long terme devrait prévoir un investissement continu dans la construction et la modernisation de l'infrastructure frontalière et, notamment, dans l'élargissement de la capacité au poste frontalier de Detroit Windsor – poste frontalier terrestre le plus occupé du monde; l'accroissement des prédédouanements, notamment aux postes frontaliers maritimes; le prolongement des voies réservées aux expéditeurs et aux voyageurs approuvés; et un programme de dédouanement coordonné et de détermination au point de départ qui ferait en sorte que seuls les produits et les gens à faible risque arrivent en territoire canadien et américain. Une stratégie à long terme est requise à des fins de sécurité et profitera au Canada et aux États-Unis

Par ailleurs, les entreprises qui comptent sur la frontière ne peuvent attendre ces solutions à long terme. Nous devons agir dès maintenant pour réduire les coûts de la frontière. Étant donné les nombreux enjeux et la longue liste des secteurs où il faut agir, ce rapport présente les démarches que les entreprises canadiennes considèrent comme prioritaires pour les dix-huit prochains mois.

⁵Association canadienne des constructeurs de véhicules..



2 Priorité à court terme et recommandations réalisables



Circulation des cargaisons

Programmes pour expéditeurs approuvés

Nous avalisons fortement les programmes volontaires pour expéditeurs approuvés comme le programme canadien Partenaires en protection (PEP), le Programme du partenariat douanes-commerce contre le terrorisme (C-TPAT) des États-Unis et le programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES), qui haussent la sécurité de la chaîne d'approvisionnement sans imposer un fardeau réglementaire uniformisé aux entreprises. Ces programmes permettent aux organismes frontaliers de concentrer leurs ressources sur le contrôle des cargaisons inconnues – la proverbiale recherche de l'aiguille se faisant dans une botte de foin plus petite.

Malheureusement, la participation à ces programmes dégage peu d'avantages. Sont particulièrement inquiétants le nombre croissant d'inspections et les frais frontaliers additionnels imposés sans égard au niveau de risque des envois ou au degré de conformité de l'importateur. Les participants subissent des hausses des coûts, des retards à la frontière et des fardeaux réglementaires semblables à ceux des non participants aux programmes. Les avantages de la participation ne l'emportent pas nécessairement sur les coûts.

Plusieurs entreprises ont signalé que la conformité aux programmes pour expéditeurs approuvés coûte environ 100 000 \$US et qu'il faut compter environ deux ans pour être homologué. Après son adhésion, une entreprise nord-américaine a vu le nombre d'inspections de ses envois à faible risque entrant au Canada augmenter d'environ 30 p. 100 en 2007, même si elle a été acceptée par le

Programme d'autocotisation des douanes (PAD) en 2006 et adhère depuis longtemps aux programmes C-TPAT et PEP. En outre, les frais de débarquement des envois aux fins d'inspection à la frontière peuvent atteindre plusieurs centaines de dollars chaque fois et retarder le camion, le conducteur et tous les envois à bord pendant plusieurs heures. Des coûts et des incidents semblables frappent les produits qui entrent aux États-Unis. Par exemple, une entreprise a signalé que, durant la mise à l'essai de la mélamine en mai 2007, plusieurs chargements de son produit ont été retenus et analysés à la frontière même si elle était approuvée au titre du C-TPAT et du PEP, que ses conducteurs avaient obtenu l'homologation EXPRES et que ses usines de fabrication étaient enregistrées auprès de la FDA. Cette entreprise a également déclaré que des produits certifiés à faible risque avaient été retenus plus de trois semaines. Le nombre accru d'inspections prolonge la durée totale du dédouanement, nuisant à la livraison juste-à-temps. Tout cela va à l'encontre des avantages anticipés par les participants à ces programmes.

Les ports canadiens et américains sont d'importants points d'entrée pour le fret; le fret arrive aux ports américains pour être acheminé au Canada et vice versa. Il importe que les mesures de sécurité soient reconnues d'un port à l'autre. Par exemple, les contenants inspectés, arrimés, en transit au Canada à destination des États-Unis ne devraient pas occasionner un recouplement des tâches. À l'heure actuelle, toutes les cargaisons conteneurisées qui arrivent dans les ports canadiens et sont destinées aux États-Unis subissent une inspection non intrusive au scanner du fret et du véhicule et, parfois, des inspections supplémentaires. Les systèmes d'inspection non intrusive installés à neuf postes frontaliers



ferroviaires balayent presque la totalité du trafic ferroviaire qui entre aux États-Unis par voie du Canada. Le système peut pénétrer les camions-citernes, les wagons à céréales et les wagons couverts à l'aide d'une source de radiation à faible niveau. Cette source émet des rayons gamma qui donnent une image radiographique de chaque wagon. Tous les chemins de fer de catégorie 1 sont homologués C-TPAT, ce qui fournit un niveau de sécurité accru. Il n'est donc pas nécessaire de procéder à des inspections supplémentaires aux postes frontaliers ferroviaires lorsque les contenants intermodaux ont été dédouanés au port d'entrée canadien.

Outre le recoupement des inspections frontalieres, nous constatons qu'il y a un recoupement des coûts. À l'heure actuelle, les transporteurs qui veulent se prévaloir du programme EXPRES pour entrer aux États-Unis et du PAD/EXPRES pour entrer au Canada doivent adhérer aux programmes C-TPAT et PEP. Nous sommes ravis de constater que l'ASFC a commencé à renforcer le programme PEP et a lancé un dialogue avec les États-Unis afin d'obtenir la reconnaissance mutuelle. Cependant, nous craignons que l'ASFC se dote d'un programme PEP plus sévère qui obligera encore les transporteurs à adhérer au C-TPAT. L'objectif doit être l'obtention de la reconnaissance mutuelle, et rien de moins. Le Canada et les États-Unis doivent accepter l'équivalence des programmes qu'ils ont mis en place pour protéger la sécurité de la chaîne d'approvisionnement (et non l'harmonisation). Si tel était le cas, les entreprises qui s'intéressent aux programmes pour expéditeurs approuvés présenteraient une demande d'adhésion à un seul programme et l'homologation serait reconnue au Canada et aux États-Unis. On peut utiliser le même argument pour le programme Transportation

Worker Identity Credential (TWIC) des États-Unis et la pièce d'identité des gens de mer (PIM) du Canada.

De plus, EXPRES requiert l'affectation d'un transpondeur unique à un numéro d'identification du véhicule (VIN) unique. Cette exigence pose des enjeux particuliers aux transporteurs qui n'ont pas de flotte réservée au trafic transfrontalier. En effet, l'incapacité de transférer les transpondeurs à plusieurs véhicules occasionne des dépenses d'exploitation accrues, des livraisons tardives et d'éventuelles pertes de revenus pour le transporteur. Nous recommandons que les transporteurs aient le droit d'avoir un groupe de transpondeurs et de les assigner à des véhicules spécifiques au besoin. En outre, les transporteurs qui utilisent cette option devraient être autorisés à enregistrer dans le portail ACE les renseignements sur le transpondeur et le véhicule correspondant pour chaque chargement.

Un autre exemple de recoupement des coûts : le lancement en octobre 2007 de l'homologation TWIC par le Département américain de la sécurité intérieure (DHS). Au titre du TWIC, les conducteurs qui ont obtenu une autorisation de sécurité pour le programme EXPRES doivent tout de même payer des frais de 105 \$US pour obtenir une carte TWIC. À l'heure actuelle, on cible les travailleurs portuaires et les autres travailleurs, notamment les conducteurs de camion, qui doivent accéder aux installations portuaires. On s'attend à ce que la carte soit obligatoire pour avoir accès à d'autres installations de transport (aéroports et dépôts de rails).



Recommandations

- Les gouvernements canadien et américain doivent définir des objectifs et des mesures qui orientent le comportement et les priorités des organismes, de manière à démontrer que la participation aux programmes pour expéditeurs approuvés dégage des avantages tangibles.
- Les gouvernements canadien et américain doivent mettre en œuvre une stratégie pour définir les formalités et établir la réciprocité des programmes complémentaires qui protègent la sécurité des cargaisons (y compris les programmes pour expéditeurs approuvés et les programmes d'homologation). Pour accroître l'efficacité des programmes, tant pour le gouvernement que pour l'industrie, cette stratégie doit viser à réduire le recoupement des coûts et les frais de mise en œuvre redondants. Elle comprendrait les mesures suivantes :
- Aux termes de l'engagement au titre du PSS, le Canada et les États-Unis concluent une entente en vue de reconnaître les entreprises qui participent au programme PEP du Canada et au programme C-TPAT des États-Unis d'ici juin 2008.
- Le Canada et les États-Unis veillent à ce que les cargaisons acheminées par chemin de fer et par camion qui ont été inspectées, dédouanées et arrimées dans un port canadien ne subissent pas d'autres inspections à la frontière américaine.

- Le Canada et les États-Unis permettent aux transporteurs n'ayant pas de flottes réservées au trafic transfrontalier d'avoir un groupe de transpondeurs EXPRES et de les assigner aux véhicules au besoin.
- Le DHS élabore un processus d'adhésion automatique des conducteurs homologués EXPRES au programme TWIC sans assujettir le conducteur à un contrôle additionnel, à des frais ou à un processus de demande.

Recommandations relatives à l'APHIS

En 2006, l'Animal and Plant Health Inspection Service (APHIS) du Département de l'Agriculture des États-Unis a publié une règle finale provisoire qui supprime les exemptions décrétées par l'APHIS pour ce qui est des mesures de quarantaine et d'inspection des animaux et les exemptions visant les marchandises commerciales en provenance du Canada. En dépit des objections des transporteurs, fabricants et expéditeurs canadiens et américains, le Département de l'agriculture a mis la règle en œuvre en 2007. Aux termes de cette règle, les frais de l'APHIS et les frais des mesures de quarantaine et d'inspection des animaux s'appliquent à tous les envois, peu importe le type de cargaison ou les risques associés. Cette règle a considérablement augmenté les coûts du commerce et de la fabrication transfrontalière Canada-États-Unis.

Les droits d'inspection s'appliquent uniquement aux fruits et légumes, mais toutes les marchandises commerciales et les passagers des vols en provenance du Canada doivent payer des droits, peu importe la cargaison transportée. Les frais de l'APHIS sont de 5,25 \$US par entrée ou de 105 \$US par année



avec l'achat d'un transpondeur pour les camions commerciaux; de 490 \$US par entrée pour les vaisseaux commerciaux transportant 100 tonnes nettes ou plus; de 7,75 \$US par entrée de wagon pour les fournisseurs de services ferroviaires; de 70,50 \$US pour chaque arrivée d'un avion commercial; et de 5 \$US pour les passagers des vols internationaux pour un coût total d'environ 78 millions de dollars américains, frais de traitement industriel en sus. Qui plus est, les autorités douanières de la CBP perçoivent les droits et remettent la monnaie, ce qui multiplie les retards à la frontière.

La règle ne suit pas le modèle de gestion ciblée des risques qui éperonne la réforme des douanes en Amérique du Nord. Par exemple, les chemins de fer de catégorie 1 et les camions de transport ont investi beaucoup d'argent dans l'adhésion aux programmes de la CBP, notamment C-TPAT et EXPRES, pour protéger la sécurité de la chaîne d'approvisionnement. L'utilité des inspections supplémentaires proposées par l'APHIS n'a nullement été démontrée. L'exemption ne devrait pas être supprimée pour les marchandises qui posent un risque peu élevé, sinon aucun, d'importation de phytoravageurs ou de maladies animales comme les envois de pièces automobiles.

Recommandation

Le Département de l'Agriculture des États-Unis doit immédiatement éliminer les frais de l'APHIS pour tous les participants des programmes pour expéditeurs approuvés tels que C-TPAT et EXPRES.

Exportations de produits alimentaires et agricoles : importateur d'aliments à faible risque et prédédouanement

Depuis les actes terroristes du 11 septembre 2001, les États-Unis ont effectué le plus important élargissement des autorités d'application depuis la mise en œuvre initiale des lois sur la salubrité des aliments au début du XXe siècle. Par suite des lois, règlements et frais frontaliers nouveaux, notamment ceux d'APHIS, les temps d'attente aux ports d'entrée américains ont augmenté, causant des retards coûteux. Par exemple, les exportateurs de viande du Canada ont dû composer avec une nouvelle politique « retenir et analyser » à la frontière (avant son élimination au cours des derniers mois) portant, notamment, sur les viandes prêtes à servir qui ont subi deux fois plus de tests de dépistage de *Listeria* et de *Salmonella* après que du bœuf en Alberta ait été contaminé par la bactérie *E. coli*. Toute l'industrie canadienne, y compris les entreprises ayant une société mère américaine, ont été punies pour un événement indésirable survenu dans une seule usine.

La création des programmes C-TPAT, PEP, EXPRES, NEXUS et autres programmes de traitement accéléré des marchandises et des personnes démontre que les gouvernements canadien et américain appuient les programmes pour expéditeurs et voyageurs approuvés. Cependant, étant donné que les règlements américains régissent les importations de viande en provenance du Canada (en vertu de la soi-disant règle des régions présentant des risques minimales), la majorité des envois d'aliments à partir du Canada est assujettie à des inspections secondaires. Les expéditeurs agroalimentaires accepteraient de participer au programme C-TPAT ou aux



autres programmes qui promettent d'accélérer les produits aux ports d'entrée américains, mais ils ne peuvent le faire, même s'ils expédient des produits réglementés par la FDA contenant des quantités minimales d'ingrédients de bœuf ou de volaille. Cette situation a mené à l'adoption d'un règlement général sur les produits agroalimentaires, peu importe si le risque est très faible, et à une affectation inefficace et coûteuse de ressources publiques restreintes à des inspections, des tests et des analyses de produits importés. Dans l'industrie agroalimentaire hautement intégrée de l'Amérique du Nord, l'inspection n'est pas un gage de salubrité. En effet, la gestion des risques relatifs à la salubrité des aliments débute bien avant, lors des processus de culture et de production qui sont régis au Canada et aux États-Unis par des normes réglementaires et des mécanismes d'application de la loi très perfectionnés.

Les gouvernements canadien et américain devraient formuler un programme visant à accélérer les chargements des exportateurs de produits agroalimentaires. La première démarche serait le lancement d'un programme à l'intention des exportateurs d'aliments canadiens et américains à faible risque. Les aliments produits par les entreprises ayant des antécédents manifestes de conformité et de salubrité bénéficieraient d'un traitement accéléré à la frontière, ce qui réduirait les coûts et les retards.

Les gouvernements canadien et américain devraient également s'engager à mettre au point des procédures de prédédouanement pour les transformateurs de produits alimentaires à faible risque. Par exemple, la majorité des transformateurs canadiens et américains (dont bon nombre appartiennent à une société mère américaine) qui exportent aux

États-Unis possèdent des installations à moins de deux heures de distance des ports d'entrée américains. Or, par souci de protection de la chaîne d'approvisionnement, les entreprises fiables font sceller les expéditions d'aliments à leurs usines de transformation pour en assurer l'intégrité. Ces sceaux sont souvent rompus lors des inspections, puis remplacés par de nouveaux sceaux gouvernementaux.

Étant donné que les inspecteurs de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), opérant en vertu d'un protocole d'entente (PE) avec la FDA et le Département de l'Agriculture des États-Unis, sont souvent sur les lieux des usines de transformation (particulièrement s'il s'agit de produits de viande et de volaille réglementés par le Département de l'Agriculture des États-Unis), bon nombre de procédures effectuées aux ports d'entrée pourraient être accomplies à l'usine de transformation. Il pourrait s'agir des procédures associées aux inspections secondaires, notamment la cueillette d'échantillons à des fins d'analyse, l'examen des documents et l'apposition de sceaux gouvernementaux sécuritaires lorsque les envois quittent l'usine de fabrication. Si un tel système était en place, on pourrait prédédouaner les camions et leur faire franchir la frontière en modifiant les procédures de préavis pour indiquer que l'envoi est autorisé à entrer aux États-Unis et en s'assurant simplement que le sceau est encore intact. Ces programmes seraient renforcés par la reconnaissance mutuelle des divers programmes de salubrité des aliments.



Recommandations

- Dans un délai de six mois, les gouvernements canadien et américain doivent s'engager à élaborer un programme pilote pour la frontière canado-américaine en vue d'accélérer le traitement des importateurs de produits alimentaires à faible risque qualifiés canadiens et américains.
- Les gouvernements canadien et américain doivent s'engager à formuler des procédures de dédouanement pour les entreprises de transformation des produits alimentaires. L'ACIA, la FDA et le Département de l'Agriculture des États-Unis doivent entamer des entretiens sur un programme pilote visant à faire l'essai de ce concept. Le projet pilote pourrait être mené avec un petit nombre de transformateurs volontaires à un port d'entrée d'ici 12 mois.

Mise en place de certificats sanitaires autocollants sur chaque caisse d'un envoi

En novembre 2005, le Département de l'Agriculture des États-Unis a apporté une importante modification à une politique, entraînant une hausse considérable des frais d'expédition des produits de viande et de volaille en partance du Canada. Le Département exige que les numéros de certificat sanitaires – obtenus auprès d'un vétérinaire tard dans le cycle de production – soient imprimés sur toutes les caisses d'un envoi. Auparavant, on mettait habituellement un placard sur la palette pour que les inspecteurs à la frontière puissent voir que les règlements étaient respectés. Le respect

de ce nouveau règlement coûte à un exportateur d'aliments environ 700 000 \$US par an.

Non seulement cette information doit-elle maintenant être apposée sur chaque caisse, ce qui exige généralement beaucoup de travail, mais chaque caisse sur une palette d'expédition doit être placée de manière à ce que l'autocollant puisse être vu de l'extérieur de la palette. Le nouveau règlement ne profite aucunement aux consommateurs parce que l'information est utile uniquement pour les inspecteurs appelés à vérifier si les règlements sur la salubrité des aliments sont respectés. Chaque caisse, et même chaque paquet individuel, comporte un numéro de lot préimprimé qui permet aux responsables de la salubrité des aliments de retracer le temps et le lieu de production des produits suspects. Ce règlement n'a pas du tout amélioré la salubrité des aliments.

Mentionnons que le Canada impose le même règlement aux exportateurs américains de viande et de volaille. L'abrogation de ce règlement dans les deux pays contribuerait à réduire les coûts des entreprises agroalimentaires participant au système de chaînes d'approvisionnement et de distribution hautement intégré de l'Amérique du Nord.

Recommandation

Les gouvernements canadien et américain doivent cesser d'exiger que les numéros de certificat sanitaire – obtenus auprès d'un vétérinaire tard dans le cycle de production – soient imprimés sur toutes les caisses d'un envoi.



Autres ministères gouvernementaux : projet de guichet unique

L'absence de guichet unique ou de système de gestion des données sur le commerce des deux côtés de la frontière décourage vivement l'industrie. À l'heure actuelle, aux États-Unis, quatre systèmes assument les divers mandats associés à l'administration des douanes, à la salubrité des aliments et à la bio sécurité : deux relèvent de la CBP, un de la FDA et un du Département de l'Agriculture.

Nous appuyons le projet de système de données sur le commerce international (International Trade Data System (ITDS)) des États-Unis. L'ITDS fournirait un guichet unique pour la présentation de données commerciales. Les organismes gouvernementaux participants auraient accès à l'ITDS, ce qui éliminerait le recoupement et donnerait accès à des renseignements plus exacts et opportuns. Bien que ce projet ait été lancé dans les années 90, les progrès sont lents. Nous appuyons fortement le décret américain 13439 obligeant tous les organismes du gouvernement à utiliser l'ITDS d'ici 2009.

Au Canada, l'ASFC n'est pas le seul organisme gouvernemental responsable des règlements sur l'importation et l'exportation des marchandises; cependant, elle doit appliquer un grand nombre de règlements relevant des autres ministères et organismes gouvernementaux, notamment l'ACIA et Transports Canada. Les règlements actuels des autres ministères et organismes gouvernementaux empêchent les milieux commerciaux de participer à des politiques et programmes très utiles de l'ASFC, notamment la déclaration préalable par voie électronique et le PAD. Qui plus est, des renseignements en double

doivent être présentés à divers organismes en différents formats (électronique ou papier). Nous avalisons fortement l'interface à guichet unique dirigée par l'ASFC et demandons instamment aux autres ministères et organismes gouvernementaux de se joindre à l'ASFC et d'abandonner les systèmes axés sur des documents papier. Cette nouvelle façon de procéder éliminera les formalités accablantes et facilitera l'observation des procédures transfrontalières.

Recommandations

- Les gouvernements canadien et américain doivent travailler de concert avec leurs organismes et ministères respectifs pour mettre en oeuvre l'interface à guichet unique et l'International Trade Data System (ITDS).
- Les États-Unis doivent veiller à ce que tous les organismes fédéraux pertinents respectent le décret 13439 et utilisent l'ITDS d'ici 2009.
- Dans les douze prochains mois, tous les organismes et ministères canadiens associés à des formalités frontalières doivent publier un échéancier d'adaptation de leurs formalités à la plateforme de guichet unique d'ici trois ans.



La mise en œuvre des recommandations précédentes fera en sorte que les renseignements sur le commerce transfrontalier seront plus exacts, plus accessibles pour les ministères et les organismes gouvernementaux et pourront servir de point de départ à une stratégie à long terme axée sur la mise au point d'un système de douanes entièrement sécuritaire et interopérable en Amérique du Nord. Il s'ensuivra une réduction des coûts et du double emploi, ainsi qu'une amélioration de la modélisation des risques et de la prévisibilité de la frontière canado-américaine.

Appui au dédouanement intérieur

Depuis quelque temps, l'ASFC envisage une nouvelle formalité : le dédouanement de toutes les marchandises au premier point d'arrivée au Canada (c.-à-d. à la frontière). Les transporteurs qui acheminent certaines expéditions à des entrepôts d'attente cautionnés ou, dans certains cas, à leurs propres entrepôts cautionnés perdraient cette option. Cette nouvelle formalité poserait des problèmes aux transporteurs de charges incomplètes qui pourraient voir des douzaines d'expéditions transportées dans un seul camion retenues à la frontière pendant que l'ASFC examine un seul envoi ou attend des données additionnelles le concernant.

Recommandation

L'ASFC doit conserver les entrepôts d'attente cautionnés et sécuritaires des transporteurs et déclarer son intention dans les plus brefs délais.

Processus électronique harmonisé pour les expéditions en transit

La mise en œuvre du programme ACE et de l'avis préalable aux États-Unis a mené à l'élimination du processus harmonisé canado-américain pour les expéditions en transit. De plus, la Bioterrorism Act exige un avis préalable, ce qui nuit à la circulation des produits réglementés par la FDA. Par conséquent, les exigences de données sont telles que la majorité des cargaisons camionnées qui circulaient auparavant au sud des Grands Lacs doivent maintenant circuler au Canada. Ce détour ajoute beaucoup de kilomètres aux trajets entre l'Est et l'Ouest canadien, hausse les coûts et élimine les retombées économiques pour bon nombre d'entreprises américaines qui fournissent des biens et services à ces transporteurs. Une entreprise de camionnage a mentionné qu'elle assume des frais additionnels de 1 000 \$CAN par envoi depuis que les expéditions circulent dans le Nord de l'Ontario plutôt qu'au sud des Grands Lacs. Les frais additionnels découlent des parcours plus longs, des risques d'accident et des retards en transit. L'ASFC et la CBP se penchent actuellement sur la question.

Recommandation

Les gouvernements canadien et américain doivent travailler ensemble pour simplifier les exigences de données pour la circulation intérieure des expéditions en transit.



Projet pilote de transport maritime à courte distance dans la région des Grands Lacs

Une autre façon de réduire les coûts de la frontière et les temps d'attente est de fournir d'autres modes de transport. Un projet de transport maritime à courte distance pourrait consister à exploiter un service de transbordeur régulier dans la région des Grands Lacs. Le service servirait uniquement à transporter des cargaisons commerciales. Les transbordeurs transporteraient des camions remorques sans cabines ni conducteurs contenant des cargaisons commerciales. Les remorques seraient livrées au transbordeur par un conducteur et ramassées à leur destination par un conducteur différent. Un camion doit rouler pendant plus de cinq heures et demie (466 km) pour se rendre de London (Ontario) à Cleveland (Ohio) en contournant le lac Érié. Par comparaison, la partie maritime du voyage multimodal est de 105 km seulement si l'on traverse le lac Érié. Le transport maritime est non seulement efficace, mais il s'avère un mode de transport écologique qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion aux postes frontaliers.

Le transport maritime à courte distance permet aux entreprises de camionnage d'économiser de l'argent, car il épargne l'essence, diminue les temps d'attente pour les conducteurs, les frais d'assurance et autres coûts des conducteurs. Il contribue également à réduire la congestion aux postes frontaliers et sur les autoroutes surchargées. On pourrait invoquer le même argument pour le transport maritime à courte distance de cargaisons en vrac présentant des risques minimes.

Par ailleurs, étant donné que l'interprétation actuelle de la définition de transbordeur dans la loi américaine définit cette activité comme étant axée sur le vaisseau, les exploitants seraient tenus d'envoyer un manifeste électronique aux autorités douanières 24 heures avant le chargement de la cargaison sur le vaisseau (le délai de préavis serait d'une heure ou deux si ces mêmes remorques étaient transportées aux États-Unis par camion ou par chemin de fer). Étant donné que le roulement des cargaisons est très rapide dans le transport maritime à courte distance, l'interprétation du règlement rend cette initiative impossible. Le transport maritime à courte distance devrait être traité de la même façon que le transport par train et par camion.

Recommandation

D'ici 12 mois, les gouvernements canadien et américain devraient travailler ensemble pour lancer un projet pilote sur le transport maritime à courte distance piloté par le secteur privé dans la région des Grands Lacs et veiller à ce que le transport maritime à courte distance soit sujet aux mêmes exigences d'entrée et de dédouanement que le transport par train et par camion.



Voyageurs approuvés et voyages d'agrément et d'affaires légitimes

NEXUS

Nous avalisons le programme NEXUS car il offre un autre moyen d'atteindre deux objectifs interdépendants : la sécurité et la prospérité de l'Amérique du Nord. NEXUS est un programme fondé sur la technologie biométrique visant à accélérer le passage à la frontière tant canadienne qu'américaine des voyageurs préautorisés à faible risque. Les demandeurs doivent se plier à un processus d'inscription et d'entrevue exhaustif et réussir une évaluation des risques dans les deux pays pour y être admissibles.

Les membres de NEXUS contournent les longues files des arrivées internationales et peuvent accomplir les formalités douanières en une minute. NEXUS est un programme intégré qui peut être utilisé pour des voyages par avion (par le biais de kiosques réservés à huit aéroports canadiens), par voie terrestre (par le biais de voies réservées à 13 postes frontaliers) et par voie maritime entre le Canada et les États-Unis. Il permet à la CBP et à l'ASFC de concentrer leurs ressources restreintes sur les inspections des voyageurs présentant des risques plus élevés.

Le programme NEXUS a été lancé à grande échelle durant l'été 2007, mais la participation n'est pas encore répandue. À l'heure actuelle, il y a environ 170 000⁶ participants. Les voies réservées à NEXUS à certains aéroports et postes frontaliers pourraient accommoder plus de voyageurs, comparativement aux files adjacentes habituelles. Mais, à certains postes frontaliers, les contraintes de l'infrastructure rendent les voies réservées à

NEXUS accessibles seulement à proximité de la frontière, ce qui diminue l'attrait du programme pour les voyageurs qui traversent souvent la frontière. Certains participants à NEXUS signalent des niveaux plus élevés de contrôles ponctuels et remettent en question l'utilité de leur adhésion.

Une hausse des inscriptions augmenterait le nombre de voyageurs préautorisés et à faible risque se déplaçant entre le Canada et les États-Unis, faciliterait le passage à la frontière et, au bout du compte, renforcerait la sécurité nord-américaine. Pour qu'il ait plus de succès, on doit élargir les campagnes de marketing de la CBP, de l'ASFC et des entreprises, hausser l'accessibilité et la transparence des programmes et améliorer l'infrastructure pour que NEXUS puisse offrir les avantages promis.

Ajoutons que les cartes NEXUS peuvent être révoquées et interdites de renouvellement sans explication. Depuis la mise en œuvre du programme NEXUS, l'impossibilité de réclamer un examen d'un refus et d'une révocation est une source de préoccupation. Un examen secondaire augmenterait l'équité et éliminerait l'incertitude sans mettre en jeu la sécurité du programme.

Recommandations

- Les gouvernements canadien et américain doivent continuer de promouvoir les avantages du programme NEXUS et fixer comme cible un million de participants d'ici 18 mois.
- La CBP et l'ASFC doivent créer un mécanisme formel pour l'examen des refus et des révocations au titre de NEXUS d'ici 12 mois.

⁶Agence des services frontaliers du Canada. 2008.



Facilitation des voyages d'affaires transfrontaliers

La croissance des affaires transfrontalières, la demande croissante de personnel qualifié et la pénurie grandissante de personnel spécialisé accentuent l'importance d'accélérer les voyages entre le Canada et les États-Unis des cadres, des professionnels et des techniciens spécialisés.

Les conditions du marché du travail et les pénuries de compétences d'aujourd'hui différent de celles qui étaient en cours lorsque l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a établi un cadre pour accélérer les voyages transfrontaliers légitimes.

L'élimination des obstacles inutiles aux voyages d'affaires transfrontaliers exigera une collaboration ciblée entre les organismes. Les gens d'affaires utilisent un de deux visas pour voyager au Canada et aux États-Unis : le visa pour personnes mutées à l'intérieur d'une société et le visa pour professionnels au titre de l'ALENA. Les règles visant à faciliter les voyages d'affaires exemptent ces visas de l'approbation d'un poste consulaire. Les demandeurs présentent leurs documents dûment remplis à un port d'entrée, où les agents de la CBP et de l'ASFC sont autorisés à accorder le visa. Toutefois, rien ne garantit que la personne qualifiée sera autorisée à entrer dans l'un ou l'autre des deux pays.

Ce traitement incohérent découle principalement du manque de formation des agents en ce qui a trait aux exigences du visa ainsi qu'aux relations et aux arrangements commerciaux auxquels il s'applique. Il y a donc des délais indus et des refus d'entrée incorrects. La plus petite irrégularité peut inciter l'inspecteur à refuser et le refus est sans appel. L'homme ou la femme d'affaires en

question doit annuler ses engagements au Canada ou aux États-Unis sans préavis.

Des mesures positives ont été prises des deux côtés de la frontière pour régler le problème, mais il y a encore beaucoup à faire. Par exemple, certains postes frontaliers américains acceptent maintenant d'accorder les visas sur présentation préalable des formules et des documents. Au Canada, Citoyenneté et Immigration Canada a mis en œuvre des unités de travailleurs étrangers temporaires (UTET). Situées à Calgary, Montréal et Vancouver, ces unités facilitent les voyages d'affaires légitimes en offrant des conseils et des services de présélection aux employeurs qui cherchent des travailleurs étrangers temporaires et des professionnels étrangers, y compris ceux qui répondent aux exigences de l'ALENA.

Ces deux programmes diminuent considérablement l'imprévisibilité des passages à la frontière tant canadienne qu'américaine des professionnels et des personnes mutées à l'intérieur d'une société parce qu'ils examinent préalablement les documents à l'appui, ce qui facilite l'attribution du permis de travail à la frontière.

Les incohérences de l'attribution des visas pour voyages d'affaires légitimes entravent la marche des affaires entre le Canada et les États-Unis. L'élargissement des services de prédédouanement et l'amélioration du programme pour voyageurs préautorisés assureraient aux personnes qualifiées un accès prévisible à la frontière, ce qui faciliterait la circulation des voyageurs d'affaires légitimes sans sacrifier les impératifs de sécurité.



Recommandations

- Les gouvernements canadien et américain doivent établir un mécanisme de traitement des multiples entrées des cadres, du personnel technique et des professionnels qui sont citoyens ou résidents permanents du Canada et des États-Unis. Ce mécanisme pourrait inclure un processus de préautorisation optionnel pour l'octroi des visas ou des autorisations nécessaires aux personnes qualifiées. Aux termes de ce nouveau programme, le personnel qualifié serait accepté au titre d'un programme pour voyageur approuvé (p. ex. NEXUS). La base de données améliorée Global Enrollment System de NEXUS inclurait les données concernant les voyageurs approuvés et les renseignements essentiels sur les visas ou approbations requis pour les entrées multiples. Un projet pilote devrait débuter d'ici 12 mois.
- Certains postes frontaliers américains acceptent maintenant d'accorder les visas sur présentation préalable des formulaires et des documents requis. Cette pratique devrait être adoptée à tous les ports d'entrée.
- Citoyenneté et Immigration Canada doit élargir les unités de travailleurs étrangers temporaires (UTET) aux autres provinces, notamment à l'Ontario et aux provinces maritimes, pour accroître la certitude pour les travailleurs américains temporaires et les gens d'affaires arrivant au Canada.

Permis de conduire amélioré

Les milieux d'affaires canadiens et américains craignent qu'il n'y ait pas suffisamment de documents conformes à l'IVHO en circulation avant juin 2009, date prévue pour l'entrée en vigueur de l'initiative. Si tel était le cas, la mise en œuvre de l'IVHO pourrait exacerber la congestion à la frontière, car il est probable que les voyageurs se présenteraient sans les documents requis. Les longues périodes d'attente qui s'ensuivraient inciteraient sûrement les touristes et les gens d'affaires canadiens et américains à éviter de traverser la frontière, ce qui aggraverait une situation déjà critique.

Le permis de conduire amélioré dénotant l'identité et la citoyenneté, faisant appel à la technologie d'identification par radiofréquence et comportant des éléments de sécurité, est une option très intéressante, car il est plus pratique et coûterait moins cher que le passeport et répondrait aux besoins des nombreux Canadiens et Américains qui voyagent uniquement en Amérique du Nord. Le permis de conduire amélioré assurerait l'entrée en vigueur sans heurt de l'IVHO et renforcerait la sécurité de l'Amérique du Nord sans entraver la circulation transfrontalière des personnes, des marchandises et des services. Nous appuyons sans réserve la décision de l'ASFC et du DHS de le considérer comme un document conforme à l'IVHO.

Ce permis de conduire doit être moins coûteux qu'un passeport et facile à obtenir dans les bureaux des permis de conduire des provinces ou des États. Les démarches entreprises jusqu'à présent sont très encourageantes. Par exemple, le permis de conduire amélioré disponible dans l'État de Washington coûte seulement 15 \$US de plus que le permis ordinaire. La Colombie Britannique offrira un permis de conduire



amélioré sous peu et d'autres provinces canadiennes et États américains ont exprimé un intérêt. Nous applaudissons la clairvoyance des gouvernements qui ont été les premiers à adopter le permis de conduire amélioré.

Le permis de conduire amélioré a toutefois ses limites. En effet, il est utilisable uniquement pour les voyages terrestres et maritimes et ne serait pas accepté dans le cas d'une personne qui traverse habituellement la frontière en automobile et doit faire le voyage de retour en avion. L'acceptation universelle du permis de conduire amélioré faciliterait les voyages transfrontaliers par tous les modes de transport.

Recommandations

- Les gouvernements fédéraux, étatiques et provinciaux du Canada et des États-Unis doivent consacrer les fonds et les ressources nécessaires à la mise au point du permis de conduire amélioré et à son acceptation à tous les postes frontaliers. Ils doivent mettre en œuvre un plan de communication exhaustif et à grande échelle énonçant clairement les avantages d'une pièce d'identité améliorée optionnelle à l'intention de tous les conducteurs. Enfin, la mise en œuvre du permis de conduire amélioré doit être rapide pour qu'il y ait suffisamment de permis en circulation lors de l'entrée en vigueur de l'IVHO au milieu de 2009.
- Le permis de conduire amélioré doit être un document conforme pour les voyages par avion entre le Canada et les États-Unis

Carte People Access Security Service (PASS)

La carte People Access Security Service (PASS), également appelée U.S. Passport Card, sera une autre solution de rechange format portefeuille au passeport américain. Elle vise à assurer l'efficacité et la sécurité des voyages transfrontaliers aux ports d'entrée terrestres et maritimes. Les entreprises exercent des pressions depuis longtemps pour que cette solution de rechange soit mise au point avant l'entrée en vigueur de l'IVHO et continuent d'inciter le gouvernement américain à faire en sorte qu'elle soit bon marché et acceptée à tous les ports d'entrée, y compris les aéroports.

* Les frais de demande s'élèvent à 20 \$US dans le cas des adultes et à 10 \$ dans le cas des mineurs. Cependant, ceux qui présenteront une demande en personne paieront des frais d'exécution additionnels de 25 \$US. De nombreux demandeurs seront tenus de présenter leur demande en personne et seront, par conséquent, sujets à ces frais; ce sont, notamment les nouveaux demandeurs de passeport adultes, tous les mineurs (de moins de 16 ans), les adultes ayant un passeport expiré émis plus de 15 ans auparavant ou lorsqu'ils étaient mineurs et les personnes dont le passeport a été perdu, volé ou mutilé et qui demandent un remplacement. De plus, des frais d'environ 15 \$ sont actuellement imposés pour les photos prises au centre de demande du gouvernement. Par conséquent, la solution de rechange de 20 \$US au passeport de 115 \$US (frais de demande de 75 \$US, frais d'exécution de 25 \$US et frais de 15 \$US pour les photos) coûte en réalité 60 \$US (frais de demande de 20 \$US, frais d'exécution de 25 \$US et frais de 15 \$US pour les photos). Ces montants ne tiennent pas compte des frais d'expédition éventuels, étant donné que rien n'indique que le délai de production d'une carte PASS sera plus court que celui d'un passeport.



* Ce paragraphe a été mis à jour dans la version électronique de ce rapport après sa publication.

Recommandations

- La carte PASS doit être acceptée aux aéroports lorsque le voyageur est en provenance du Canada, ainsi qu'aux ports d'entrée terrestres et maritimes proposés, pour constituer une solution de rechange complète au passeport au titre de l'IVHO.
- La carte PASS doit coûter 20 \$US pour les adultes et 10 \$US pour les mineurs, peu importe s'il s'agit d'un renouvellement ou d'une demande originale, pour constituer une solution de rechange vraiment économique au passeport.
- La carte PASS ne doit pas être surchargée de frais et de droits additionnels comme c'est le cas pour le passeport, c'est-à-dire qu'il faut éviter les frais d'exécution ou de photos, pour constituer une solution de rechange vraiment économique au passeport. En outre, les familles qui présentent plusieurs demandes à la fois doivent avoir droit à un rabais spécial.
- Le délai de production de la carte PASS doit être beaucoup plus court que celui du passeport. La carte sera ainsi plus intéressante et on évitera les frais d'expédition qui la rendront encore plus coûteuse.

Technologie d'identification par radiofréquence

Au cours des prochains mois, la technologie d'identification par radiofréquence (IRF) sera installée à 39 postes frontaliers américains, représentant 95 p. 100 de la circulation à la frontière américaine, afin de faire subir un contrôle de sécurité aux personnes qui entrent aux États-Unis⁷. Cette technologie transmettra un numéro, sans renseignements personnels inclus, à une base de données du DHS, fournissant aux agents à la frontière l'information nécessaire pour prendre des décisions concernant les passagers qui entrent ou qui reviennent aux États-Unis

On s'attend à ce que la technologie d'IRF diminue considérablement les temps d'attente à la frontière. Par exemple, la période d'attente au poste frontalier Peace Arch s'élève à 65 minutes en moyenne. Si toutes les personnes qui traversent la frontière possédaient une pièce d'identité munie de la technologie d'IRF, comme un passeport, et que tous les kiosques étaient dotés de cette technologie, le temps d'attente pourrait être ramené à 26 minutes en moyenne. L'usage de cartes NEXUS, EXPRES et de permis de conduire munis de la technologie d'IRF diminuerait encore davantage le délai d'attente moyen (on prévoit un délai de huit minutes si chaque voyageur dispose de ce genre de pièce d'identité)⁸. On estime à l'heure actuelle que les autorités douanières prennent huit secondes pour ramasser les documents des occupants d'un véhicule et 15 secondes pour traiter l'information⁹. Si l'on multiplie ces chiffres par mille passages à la frontière, il n'est pas étonnant que les temps d'attente soient si longs. La technologie d'IRF éliminera complètement ces procédures puisque les

⁷Bob Brewin. 2008. « State, DHS grant RFID contracts to speed border crossings ». Fonctionnaire du gouvernement.

⁸US-VISIT Time Study fournie par la Can/Am Border Trade Alliance.

⁹Public Border Operators Association. 2007.



renseignements sur les occupants apparaîtront sur l'ordinateur des autorités frontalières dès que ceux-ci arriveront à la frontière. À l'approche de l'entrée en vigueur de l'IVHO, les temps d'attente diminueraient si un nombre suffisant de voyageurs qui traversent la frontière possédaient une pièce d'identité munie de la technologie d'IRF.

Recommandation

Les gouvernements canadien et américain doivent procéder à la mise en œuvre de la technologie d'identification par radiofréquence à tous les principaux postes frontaliers et encourager les voyageurs à se procurer des documents munis de cette technologie.

Avis de projet de réglementation (APR) / Programme de la sécurité des vols (PSV) / système APIS Quick Query (AQQ)

En août 2007, la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis publiait un Avis de projet de réglementation (APR) obligeant les transporteurs aériens à recueillir et à transmettre des renseignements supplémentaires sur les passagers. Nous appuyons les objectifs du Programme de la sécurité des vols, à savoir identifier les passagers à haut risque et concentrer les programmes de sûreté de l'aviation sur eux, mais nous nous inquiétons vivement de l'impact que le projet de règlement pourrait avoir sur les voyages par avion en Amérique du Nord.

L'obligation pour les transporteurs canadiens de fournir des données complètes sur les passagers des avions qui survolent le territoire américain en route vers un autre pays nous

préoccupe beaucoup. Aux termes du règlement proposé, les transporteurs canadiens seront tenus de recueillir les données et de les soumettre à la TSA jusqu'à 72 heures à l'avance pour des vols au départ du Canada qui n'atterrissent pas aux États-Unis et se terminent dans un pays tiers. Cette obligation imposerait un fardeau indu aux transporteurs canadiens qui seraient obligés de modifier leurs systèmes en vue de recueillir, d'emmagasiner et de transmettre d'énormes quantités de nouveaux renseignements sur leurs passagers.

Le Canada oblige déjà les transporteurs qui ont des vols à destination ou au départ du Canada à comparer leurs listes de passagers à sa Liste des personnes précisées, élaborée en étroite collaboration avec le gouvernement américain. En outre, les transporteurs américains survolent régulièrement le Canada. Le Programme de la sécurité des vols pourrait éventuellement occasionner des obligations réciproques coûteuses et contraignantes pour les transporteurs américains.

Recommandation

Le gouvernement américain doit exempter les survols canadiens au départ ou à destination d'un pays tiers des exigences en matière de données du Programme de la sécurité des vols.



Mesures supplémentaires

Dotation et formation accrues, heures de service prolongées aux postes frontaliers

Le milieu des affaires se préoccupe du fait que les kiosques des principaux postes frontaliers ne sont pas tous en activité durant les périodes de trafic commercial et touristique de pointe, ce qui augmente les temps d'attente à la frontière pour tout le monde. Cette situation a des retombées négatives directes pour les pratiques logistiques juste-à-temps et, certes, elle affecte l'ensemble des cargaisons, des voyages d'affaires et des voyages touristiques entre le Canada et les États-Unis. La circulation routière, et particulièrement le trafic commercial, est prévisible dans une grande mesure et c'est elle plutôt que l'heure qui devrait dicter les niveaux de dotation. La prestation des services 24 heures sur 24, sept jours par semaine, y compris les services des autres organismes et ministères gouvernementaux qui effectuent des inspections à la frontière, conjuguée à l'exploitation de tous les kiosques aux principaux postes frontaliers durant les heures d'activité, favoriserait l'utilisation efficace des installations actuelles et renforcerait la compétitivité du Canada et des États-Unis. Évidemment, l'importance critique de la frontière justifie le financement d'un nombre adéquat de responsables bien formés qui appliquent uniformément toutes les formalités frontalières requises.

Aux termes du contrat actuel entre l'ASFC et un fournisseur de services, les services d'inspection délestés sont offerts seulement durant une partie des heures normales d'ouverture. Après ces heures arbitrairement

fixées, alors qu'une grande partie des cargaisons traversent la frontière, un transporteur peut être forcé d'attendre deux heures avant que les inspecteurs n'arrivent à la frontière et effectuent une inspection. Le processus de déchargement, d'inspection et de rechargement peut prendre six heures. Le coût réel de chaque contrôle peut s'élever à plusieurs centaines de dollars. Les frais horaires minimaux, conjugués aux retards des préposés, augmentent les coûts, font rater les horaires de livraison, entravent les pratiques de livraison juste-à-temps et, dans certains cas, font en sorte que le conducteur excède les heures de service légales.

Le nombre limité d'heures d'activité des autres organismes gouvernementaux qui inspectent les cargaisons, notamment la FDA, est un autre obstacle de taille. Le manque de ressources cause des retards constants pour les entreprises canadiennes et américaines. Ces retards sont particulièrement prononcés les fins de semaine, alors que les envois peuvent être retenus plusieurs jours. Pour répondre aux impératifs de la circulation des cargaisons et des voyageurs, on doit offrir des services frontaliers et d'inspection permanents aux principaux postes frontaliers.

L'année dernière, la CBP a commencé graduellement à obliger les camionneurs à lui transmettre des renseignements préalables sur le fret au moyen du système de manifeste électronique ACE. Durant la période de mise en route, les transporteurs se sont constamment plaints de la piètre qualité et de la lenteur du



service de dépannage et de soutien technique. Les entreprises qui ont de la difficulté à remplir un manifeste électronique doivent avoir accès à un soutien permanent fourni par des personnes qualifiées pour éviter que leurs camions et conducteurs ne soient retardés à la frontière pendant des heures. À l'heure actuelle, les horaires de livraison sont perturbés et les conducteurs excèdent la limite légale de leurs heures de service. La CBP a fait des efforts pour améliorer la situation, mais il reste beaucoup à accomplir pour traiter le volume de demandes. Bien que cette question ne concerne pas l'ASFC à l'heure actuelle, elle risque de le faire lorsque l'équivalent canadien, le manifeste pour les camions au titre du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC), sera mis en œuvre.

Recommandations

- L'ASFC, la CBP et les autres ministères gouvernementaux associés aux formalités frontalières doivent en toute priorité offrir des services permanents à tous les principaux postes frontaliers et publier un échéancier de mise en œuvre de cette mesure d'ici 18 mois. Ces services comprennent l'exploitation des kiosques, les inspections secondaires et les services de soutien associés à la frontière.
- Les gouvernements canadien et américain doivent veiller à ce qu'un financement adéquat soit octroyé à la prestation des services frontaliers recommandés dans le présent rapport et, notamment, à la formation des autorités frontalières.

Solution de rechange au poste frontière Peace Arch

La vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, compte seulement trois postes frontaliers à service complet pour les dix millions de personnes qui vivent en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington et les presque trois millions de personnes vivant le long de la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington. Ce sont : les postes frontaliers Douglas (Peace Arch), Pacific (camions) et Huntingdon/Sumas. Le poste frontalier Aldergrove offre une autre option au trafic général et commercial, mais il est ouvert seulement de 20 h à minuit à l'heure actuelle.

La relation entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington est un parfait exemple de la nature intégrée des économies du Canada et des États-Unis. À titre d'exemple, les échanges commerciaux bilatéraux entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington s'élèvent à plus de 10 milliards de dollars américains par an et environ 32 000 véhicules traversent la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington chaque jour. En outre, environ 30 p. 100 des visiteurs étrangers qui viennent en Colombie-Britannique visitent également l'État de Washington et la région du Nord-Ouest du Pacifique. Ils seront encore plus nombreux durant les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 puisqu'on s'attend à ce que 25 p. 100 des visiteurs qui assisteront aux jeux traversent l'État de Washington en route vers les jeux¹⁰. La facilitation de cette relation intégrée, aujourd'hui et en préparation aux Jeux olympiques de 2010, est tributaire de la mise en place de ressources adéquates et d'une infrastructure fonctionnelle.

¹⁰Bureau du premier ministre de la Colombie-Britannique et Bureau du gouverneur de l'État de Washington. Le 20 juin 2006. « B.C. and Washington Call to Delay Passport Requirement ». Communiqué de presse.



Peace Arch est le poste frontalier le plus occupé de la vallée du bas Fraser; il a accueilli plus de 4 millions de voyageurs et 1,4 million de véhicules non commerciaux en 2006-2007¹¹. Or, les travaux de construction qui commenceront bientôt du côté américain du poste frontière réduiront le nombre de voies de neuf à trois. Les travaux doivent débuter au printemps et prendre fin en janvier 2010. Étant donné que ce réaménagement limitera la circulation transfrontalière à l'un des postes frontaliers terrestres les plus fréquentés, on encouragera les voyageurs à utiliser le poste frontalier Huntingdon/Sumas et le poste Pacific Highway qui est utilisé par les camions. L'accroissement de la circulation dû au trafic réacheminé augmentera les temps d'attente, notamment au poste frontalier des camions, et il y a déjà des incertitudes à propos de l'arrivée des envois et des pratiques logistiques juste-à-temps. Le poste frontalier Aldergrove est la solution de rechange la plus commode, car il se trouve à 20 minutes seulement du poste frontière Peace Arch; cependant, les services frontaliers n'y sont pas offerts 24 heures par jour, sept jours sur sept.

Recommandation

Pour que la mise à niveau du poste frontière Peace Arch n'engendre pas des temps d'attente indus aux autres ports d'entrée, le poste frontalier Aldergrove devra accueillir les passagers et la circulation commerciale 24 heures par jour, tandis que Peace Arch et les ports d'entrée voisins devront prévoir une dotation suffisante pour exploiter tous les kiosques. Étant donné l'infrastructure vieillissante à divers endroits le long de notre frontière commune, le modèle utilisé pour faciliter la circulation durant le réaménagement du poste frontalier Peace Arch peut établir un cadre formel pour les prochains projets de construction aux postes frontaliers.

¹¹Agence des services frontaliers du Canada. 2007.



Plan de mesures d'urgence frontalières : donner suite aux engagements de Montebello

Une frontière intelligente et sécuritaire est essentielle au futur bien-être de l'économie nord-américaine. Une pandémie, une catastrophe naturelle ou un acte terroriste pourrait entraîner une fermeture totale ou partielle de la frontière. Or, l'importance inhérente de la frontière signifie qu'il faut absolument mettre en œuvre un plan d'urgence solide pour pouvoir faire face à ce genre de situation. Cependant, malgré les progrès réalisés, le Canada et les États-Unis n'ont pas formulé de plan formel à utiliser en cas de fermeture totale ou partielle des postes frontaliers terrestres, maritimes et des aéroports entre le Canada et les États-Unis.

Dans le cadre du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité annoncé en juin 2005, le Canada, le Mexique et les États-Unis se sont engagés à élaborer des protocoles de reprise des activités commerciales à la frontière. À la suite de cette annonce, le Canada et les États-Unis, grâce à l'impressionnant travail des représentants de l'ASFC et de la CBP, ont commencé à formuler un plan de mesures d'urgence frontalières en consultation avec l'industrie dans les deux pays. Le plan de communication et de coordination formulé récemment par les deux organismes et les efforts déployés au Canada pour définir un cadre de priorisation sont des démarches encourageantes. En outre, au Sommet des leaders nord-américains tenu en août 2007, les dirigeants ont annoncé qu'ils s'engageaient à mettre au point un plan coordonné visant la circulation des marchandises et des personnes durant et après une situation d'urgence.

Nous favorisons l'élaboration accélérée d'un plan qui servirait à cerner les envois prioritaires et assurerait le passage à la frontière des personnes ou des cargaisons essentielles en cas d'urgence. Il importe également de finaliser le cadre de communication bilatérale itérative qui permettra de fournir aux gouvernements les renseignements nécessaires à la prise de décisions et de tenir les entreprises informées des développements et de mettre les plans d'action à l'essai pour s'assurer qu'ils fonctionnent en pratique.

Recommandation

Les gouvernements canadien et américain doivent travailler avec les entreprises des deux côtés de la frontière pour finaliser le plan de gestion de la circulation des personnes et des marchandises durant et après une fermeture totale ou partielle de la frontière.



3 Liste des recommandations



Nous demandons aux gouvernements du Canada et des États-Unis de s'engager à mettre ces recommandations en oeuvre d'ici 18 mois.

Programmes pour expéditeurs approuvés

Les gouvernements canadien et américain doivent définir des objectifs et des mesures qui orientent le comportement et les priorités des organismes, de manière à démontrer que la participation aux programmes pour expéditeurs approuvés dégage des avantages tangibles.

Les gouvernements canadien et américain doivent mettre en oeuvre une stratégie pour définir les formalités et établir la réciprocité des programmes complémentaires qui protègent la sécurité des cargaisons (y compris les programmes pour expéditeurs approuvés et les programmes d'homologation). Pour accroître l'efficacité des programmes, tant pour le gouvernement que pour l'industrie, cette stratégie doit viser à réduire le recouplement des coûts et les frais de mise en oeuvre redondants. Elle comprendrait les mesures suivantes :

- Aux termes de l'engagement au titre du PSS, le Canada et les États-Unis concluent une entente en vue de reconnaître les entreprises qui participent au programme PEP du Canada et au programme C-TPAT des États-Unis d'ici juin 2008.
- Canada et les États-Unis veillent à ce que les cargaisons acheminées par chemin de fer et par camion qui ont été inspectées, dédouanées et arrimées dans un port canadien ne subissent pas d'autres inspections à la frontière américaine.
- Le Canada et les États-Unis permettent aux transporteurs n'ayant pas de flottes réservées au trafic trans-

frontalier d'avoir un groupe de transpondeurs EXPRES et de les assigner aux véhicules au besoin.

- Le DHS élabore un processus d'adhésion automatique des conducteurs homologués EXPRES au programme TWIC sans assujettir le conducteur à un contrôle additionnel, à des frais ou à un processus de demande.

Recommandation relative à l'APHIS

Le Département de l'Agriculture des États-Unis doit immédiatement éliminer les frais de l'APHIS pour tous les participants des programmes pour expéditeurs approuvés tels que C-TPAT et EXPRES.

Exportations de produits alimentaires et agricoles : importateur d'aliments à faible risque et prédédouanement

Dans un délai de six mois, les gouvernements canadien et américain doivent s'engager à élaborer un programme pilote pour la frontière canado-américaine en vue d'accélérer le traitement des importateurs de produits alimentaires à faible risque qualifiés canadiens et américains.

Les gouvernements canadien et américain doivent s'engager à formuler des procédures de dédouanement pour les entreprises de transformation des produits alimentaires. L'ACIA, la FDA et le Département de l'Agriculture des États-Unis doivent entamer



des entretiens sur un programme pilote visant à faire l'essai de ce concept. Le projet pilote pourrait être mené avec un petit nombre de transformateurs volontaires à un port d'entrée d'ici 12 mois.

Mise en place de certificats sanitaires autocollants sur chaque caisse d'un envoi

Les gouvernements canadien et américain doivent cesser d'exiger que les numéros de certificat sanitaire – obtenus auprès d'un vétérinaire tard dans le cycle de production – soient imprimés sur toutes les caisses d'un envoi.

Autres ministères gouvernementaux : projet de guichet unique

Les gouvernements canadien et américain doivent travailler de concert avec leurs organismes et ministères respectifs pour mettre en œuvre l'interface à guichet unique et l'International Trade Data System (ITDS).

Les États-Unis doivent veiller à ce que tous les organismes fédéraux pertinents respectent le décret 13439 et utilisent l'ITDS d'ici 2009.

Dans les douze prochains mois, tous les organismes et ministères canadiens associés à des formalités frontalières doivent publier un échéancier d'adaptation de leurs formalités à la plateforme de guichet unique d'ici trois ans.

Appui au dédouanement intérieur

L'ASFC doit conserver les entrepôts d'attente cautionnés et sécuritaires des transporteurs et déclarer son intention dans les plus brefs délais.

Processus électronique harmonisé pour les expéditions en transit

Les gouvernements canadien et américain doivent travailler ensemble pour simplifier les exigences de données pour la circulation intérieure des expéditions en transit.

Projet pilote de transport maritime à courte distance dans la région des Grands Lacs

D'ici 12 mois, les gouvernements canadien et américain devraient travailler ensemble pour lancer un projet pilote sur le transport maritime à courte distance piloté par le secteur privé dans la région des Grands Lacs et veiller à ce que le transport maritime à courte distance soit sujet aux mêmes exigences d'entrée et de dédouanement que le transport par train et par camion.

NEXUS

Les gouvernements canadien et américain doivent continuer de promouvoir les avantages du programme NEXUS et fixer comme cible un million de participants d'ici 18 mois.

La CBP et l'ASFC doivent créer un mécanisme formel pour l'examen des refus et des révocations au titre de NEXUS d'ici 12 mois.

Facilitation des voyages d'affaires transfrontaliers

Les gouvernements canadien et américain doivent établir un mécanisme de traitement des multiples entrées des cadres, du personnel technique et des professionnels qui sont citoyens ou résidents permanents du Canada



et des États-Unis. Ce mécanisme pourrait inclure un processus de préautorisation optionnel pour l'octroi des visas ou des autorisations nécessaires aux personnes qualifiées. Aux termes de ce nouveau programme, le personnel qualifié serait accepté au titre d'un programme pour voyageur approuvé (p. ex. NEXUS). La base de données améliorée Global Enrolment System de NEXUS inclurait les données concernant les voyageurs approuvés et les renseignements essentiels sur les visas ou approbations requis pour les entrées multiples. Un projet pilote devrait débiter d'ici 12 mois.

Certains postes frontaliers américains acceptent maintenant d'accorder les visas sur présentation préalable des formules et des documents requis. Cette pratique devrait être adoptée à tous les ports d'entrée.

Citoyenneté et Immigration Canada doit élargir les unités de travailleurs étrangers temporaires (UTET) aux autres provinces, notamment à l'Ontario et aux provinces maritimes, pour accroître la certitude pour les travailleurs américains temporaires et les gens d'affaires arrivant au Canada.

Permis de conduire améliorés

Les gouvernements fédéraux, étatiques et provinciaux du Canada et des États-Unis doivent consacrer les fonds et les ressources nécessaires à la mise au point du permis de conduire amélioré et à son acceptation à tous les postes frontaliers. Ils doivent mettre en œuvre un plan de communication exhaustif et à grande échelle énonçant clairement les avantages d'une pièce d'identité améliorée optionnelle à l'intention de tous les conducteurs. Enfin, la mise en œuvre du permis de

conduire amélioré doit être rapide pour qu'il y ait suffisamment de permis en circulation lors de l'entrée en vigueur de l'IVHO au milieu de 2009.

Le permis de conduire amélioré doit être un document conforme pour les voyages par avion entre le Canada et les États-Unis

Carte People Access Security Service (PASS)

La carte PASS doit être acceptée aux aéroports lorsque le voyageur est en provenance du Canada, ainsi qu'aux ports d'entrée terrestres et maritimes proposés, pour constituer une solution de rechange complète au passeport au titre de l'IVHO.

La carte PASS doit coûter 20 \$US pour les adultes et 10 \$US pour les mineurs, peu importe s'il s'agit d'un renouvellement ou d'une demande originale, pour constituer une solution de rechange vraiment économique au passeport.

La carte PASS ne doit pas être surchargée de frais et de droits additionnels comme c'est le cas pour le passeport, c'est-à-dire qu'il faut éviter les frais d'exécution ou de photos, pour constituer une solution de rechange vraiment économique au passeport. En outre, les familles qui présentent plusieurs demandes à la fois doivent avoir droit à un rabais spécial.

Le délai de production de la carte PASS doit être beaucoup plus court que celui du passeport. La carte sera ainsi plus intéressante et on évitera les frais d'expédition qui la rendront encore plus coûteuse.



Technologie d'identification par radiofréquence

Les gouvernements canadien et américain doivent procéder à la mise en œuvre de la technologie d'identification par radiofréquence à tous les principaux postes frontaliers et encourager les voyageurs à se procurer des documents munis de cette technologie.

Avis de projet de réglementation (APR) / Programme de la sécurité des vols (PSV) / système APIS Quick Query (AQQ)

Le gouvernement américain doit exempter les survols canadiens au départ ou à destination d'un pays tiers des exigences en matière de données du Programme de la sécurité des vols.

Dotation et formation accrues, heures de service prolongées aux postes frontaliers

L'ASFC, la CBP et les autres ministères gouvernementaux associés aux formalités frontalières doivent en toute priorité offrir des services permanents à tous les principaux postes frontaliers et publier un échéancier de mise en œuvre de cette mesure d'ici 18 mois. Ces services comprennent l'exploitation des kiosques, les inspections secondaires et les services de soutien associés à la frontière.

Les gouvernements canadien et américain doivent veiller à ce qu'un financement adéquat soit octroyé à la prestation des services frontaliers recommandés dans le présent rapport et, notamment, à la formation des autorités frontalières.

Solution de rechange au poste frontière Peace Arch

Pour que la mise à niveau du poste frontière Peace Arch n'engendre pas des temps d'attente indus aux autres ports d'entrée, le poste frontalier Aldergrove devra accueillir les passagers et la circulation commerciale 24 heures par jour, tandis que Peace Arch et les ports d'entrée voisins devront prévoir une dotation suffisante pour exploiter tous les kiosques. Étant donné l'infrastructure vieillissante à divers endroits le long de notre frontière commune, le modèle utilisé pour faciliter la circulation durant le réaménagement du poste frontalier Peace Arch peut établir un cadre formel pour les prochains projets de construction aux postes frontaliers.

Planification des mesures d'urgence frontalières : donner suite aux engagements de Montebello

Les gouvernements canadien et américain doivent travailler avec les entreprises des deux côtés de la frontière pour finaliser le plan de gestion de la circulation des personnes et des marchandises durant et après une fermeture totale ou partielle de la frontière.

Nous remercions nos commanditaires:

Commanditaire principal



Commanditaire de la recherche



Commanditaire d'appui

