

Moderniser la frontière canado-américaine

Le Canada et les États-Unis (E.-U.) entretiennent une des relations commerciales les plus importantes du monde. Les échanges bilatéraux entre les deux pays s'élèvent à 1,7 milliard de dollars par jour, tandis qu'au-delà de 300 000 voyageurs traversent la frontière chaque jour. Le tiers des échanges vise la livraison intra-compagnie de produits auxiliaires. Après tout, *nous bâtissons des choses ensemble*. Les citoyens des deux pays profitent de cette relation. Ces échanges bilatéraux se traduisent, notamment, par 8 millions d'emplois aux États-Unis et 3 millions d'emplois au Canada. Et pourtant, la réussite du partenariat économique entre le Canada et les États-Unis est tributaire d'une frontière sûre qui facilite la circulation des personnes, des marchandises et des services à faible risque. Malheureusement, depuis les actes terroristes du 9 septembre 2001, la frontière canado-américaine est devenue de plus en plus inefficace.

Au cours des dix dernières années, les mesures de sécurité à la frontière ont considérablement augmenté – ce sont des mesures coûteuses qui ont engendré beaucoup de frais et d'inspections pour les principaux utilisateurs de la frontière. Comme elles sont conjuguées au nombre accru de règlements, à une complexité réglementaire croissante, à des contraintes d'infrastructure et à des temps d'attente incertains, il n'est pas étonnant que les entreprises soient mécontentes. Des frais élevés à la frontière se traduisent par une rentabilité décroissante pour les entreprises et des prix plus élevés pour les consommateurs.

Le 4 février 2011, le président Obama et le premier ministre Harper ont reconnu la nécessité d'améliorer l'efficacité de la frontière canado-américaine. Les dirigeants ont promis d'établir un nouveau partenariat à long terme visant à renforcer la sécurité économique et physique des deux pays tout en facilitant la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes à faible risque.

Leur déclaration commune a porté sur quatre principaux domaines : l'identification précoce des menaces; la facilitation du commerce et la croissance économique; l'application intégrée transfrontalière des lois; et la protection de l'infrastructure essentielle. Pour diriger la mise en œuvre de ces mesures, les dirigeants ont créé le Groupe de travail par-delà la frontière (GTPF). La Chambre de commerce du Canada préconise activement des améliorations à la frontière canado-américaine et considère l'annonce de février 2011 comme un pas dans la bonne direction.

La Chambre de commerce du Canada croit que le travail en vue d'améliorer l'efficacité de la frontière Canada-États-Unis doit avoir trois résultats politiques. Premièrement, il doit sécuriser les deux pays en augmentant la participation aux programmes pour expéditeurs et voyageurs préalablement approuvés, permettant aux agences frontalières d'affecter leurs ressources limitées aux secteurs qui en ont vraiment besoin. Deuxièmement, il doit améliorer la prévisibilité de la frontière en ce qui a trait aux temps d'attente, aux inspections, aux frais et aux normes de service. Troisièmement, il doit renforcer la croissance économique en facilitant la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes à faible risque.

La récession a eu des retombées négatives pour le volume de trafic qui traverse la frontière, mais il y a des signes de relance. Par exemple, en 2010 le trafic routier sur le pont Ambassador a augmenté de 17,4 % par rapport à l'année précédenteⁱ. Or, à mesure que nous surmonterons la récession et que le débit routier augmentera, les problèmes structurels non réglés à la frontière engendreront de nouveaux retards.

Les milieux d'affaires attribuent beaucoup de retards à la confusion qui entoure les exigences d'admissibilité. Chaque année, des règles et règlements nouveaux sont adoptés et imposés aux entreprises qui exercent des activités transfrontalières. Les entreprises doivent continuellement se tenir au courant des changements pour éviter les retards causés par une non-observation non intentionnelle. Par exemple, les deux pays se dirigent vers la collecte électronique de données. Malheureusement, on craint que ces nouvelles exigences ignorent la réalité des chaînes d'approvisionnement modernes en exigeant des données qui sont impossibles, difficiles ou trop coûteuses à recueillir adéquatement.

Le milieu des affaires a cerné plusieurs autres facteurs qui contribuent aux temps d'attente imprévisibles à la frontière, notamment : le manque de formation des agents des douanes, les modèles de dotation

inadéquats, le manque de participation des autres ministères gouvernementaux, des infrastructures frontalières vétustes ou insuffisantes et le manque ou l'utilisation inefficace de technologies.

On doit également affecter les ressources limitées des organismes frontaliers aux secteurs qui en ont vraiment besoin – les échanges et les voyages inconnus. Il y a actuellement de nombreux programmes pour expéditeurs et voyageurs préapprouvés, notamment Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES), NEXUS, le Programme du partenariat douanes-commerce contre le terrorisme (C-TPAT) des États-Unis, Partenaires en protection (PEP) et le Programme d'autocotisation des douanes (PAD). La Chambre de commerce du Canada appuie fortement ces programmes bien que le coût de la participation soit élevé et les avantages limités. En outre, bon nombre d'entreprises restent préoccupées par le recoupement dans des domaines tels que l'évaluation des risques, l'interaction avec les clients et les modalités des programmes. On doit harmoniser les différentes politiques de participation à ces programmes.

Recommandations

Que le gouvernement fédérales travaille avec le gouvernement américain :

1. Mettent en œuvre un programme pilote de programme pour expéditeurs préapprouvés pour les entreprises réglementées par des organismes gouvernementaux autres que l'ASFC et CBP. Cette mesure permettrait à un plus grand nombre d'entreprises de participer aux programmes pour expéditeurs préapprouvés.
 2. Élaborent pour les services frontaliers des modèles de dotation exacts axés sur la demande et la participation d'autres ministères gouvernementaux.
 3. Veillent à ce qu'il y ait un nombre suffisant de passages frontaliers ouverts 24 heures sur 24, sept jours par semaine pour faciliter les échanges et voyages transfrontaliers dans l'ensemble des provinces et territoires du Canada.
 4. S'attachent à éliminer les redondances, à harmoniser les exigences et les programmes canadiens et américains, maximisent les avantages et minimisent les coûts de la participation aux programmes pour commerçants et voyageurs à faible risque.
 5. Continuent d'investir dans des technologies et des infrastructures modernes pour réduire les temps d'attente et améliorer la sécurité à la frontière.
 6. Accélèrent les déplacements d'affaires en s'occupant du traitement incohérent des inspections et des limites de l'infrastructure.
 7. Élargissent l'Initiative de sûreté du fret et l'Initiative conjointe du Canada et des É. U. de ciblage des conteneurs en transit de CBP et de l'ASFC pour favoriser l'approche du périmètre à l'égard des inspections des conteneurs internationaux.
 8. Établissent des procédures réciproques pour les envois transfrontaliers en provenance du Canada ou des États-Unis pour permettre les contrôles et l'interdiction au point d'origine, autant que possible, en mettant l'accent sur les contrôles inhérents des opérations intermodales.
 9. Dans les cas où l'inspection intérieure des contenants est requise, voient à ce que l'on se conforme au processus de l'ASFC relatif à l'interdiction à destination.
-