








CPSCA


Groupe de travail sur *l'infrastructure commerciale*

Octobre 2006

Groupe	Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
Infrastructure	<i>Il faut que ça bouge à Windsor-Essex</i>	Mise en œuvre du plan (résoudre les différences en suspens)	FÉD/PROV/ LOCAL	CT	
Infrastructure	Partenariat frontalier pour le transport – Partenariats binationaux	Recommandation de site(s) pour les nouveaux points de passage frontalier	FÉD/PROV/ (LOCAL)	MT	
Infrastructure	Plan d'urgence et de secours	Élaboration d'un plan d'urgence/de secours pour l'industrie de l'automobile en ce qui concerne le transport des biens/services	FÉD/PROV/ AUTO	CT	
Infrastructure	Questions en matière de commerce et de sécurité	Harmonisation des objectifs en matière de commerce et de sécurité sur une base binationale	FÉD	CT	
Infrastructure	Corridor ferroviaire/ navires - autre forme de transport	Revue des autres formes de transport afin de veiller à ce que les intérêts de l'industrie de l'automobile soient coordonnés/harmonisés avec ceux du gouvernement	FÉD/PROV/ AUTO	MT	

 Réglée – mise en oeuvre en cours et à temps.

 Plans, engagements et délais pas clairs - attention requise.

 Attention immédiate.

FÉD - Gouvernement fédéral
 PROV - Gouvernement provincial
 AUTO - Fabricants, fournisseurs automobiles

MT- Moyen terme
 CT – Court terme

Groupe de travail sur l'infrastructure commerciale du CPSCA

État/Résumé des initiatives

1. Frontière

- La phase I et la phase II de la stratégie *Il faut que ça bouge à Windsor-Essex* ont été annoncées. Elles prévoient des améliorations à court et à moyen termes à l'infrastructure physique aux points de passage à Windsor et représente une grande partie des dépenses proposées de 300 millions de dollars précédemment allouées pour le passage frontalier Windsor-Detroit par les gouvernements fédéral et provincial.
- Les progrès ont été lents. Bien que certains projets soient terminés (p. ex., la passerelle pour piétons à Huron Church, l'amélioration de l'intersection entre l'autoroute 3 et Huron Church, les systèmes de transport intelligents à Huron Church, etc.), un certain nombre des grands projets nécessitent une attention continue et une mise en œuvre (p. ex., les améliorations au tunnel Windsor/Detroit, le saut-de-mouton entre le chemin Walker et l'avenue Howard, etc).

Groupe de partenariat binational

- Le Groupe de travail (GT) du CPSCA a rencontré les membres du Partenariat binational à quatre occasions spéciales afin d'examiner ses travaux et ses progrès.
- En juin 2005, le Partenariat binational a expliqué son mandat et fourni au GT du CPSCA un plan de son travail proposé. Le GT du CPSCA a discuté et examiné les passages frontaliers proposés, qui étaient connus par le public à cette date.
- En août 2005, le GT du CPSCA a reçu un état mis à jour des travaux du Partenariat binational. Le Partenariat a déclaré qu'il avait étudié plusieurs routes des deux côtés de la frontière, menant à cinq points de passage frontaliers potentiels et qu'il avait rencontré régulièrement les intervenants au Canada et aux États-Unis. Le Partenariat a indiqué la méthodologie pour l'examen des routes et qu'il recommanderait une courte liste de solutions de rechange dans la période de novembre à décembre 2005.
- En octobre/novembre 2005, le Partenariat a cessé de prendre en considération un certain nombre de routes et une réunion a été tenue en novembre 2005 avec le GT du CPSCA afin de discuter d'une « présélection » de solutions de rechange, du besoin d'un modèle de gouvernance et de l'échéance proposée.
- En octobre 2006, le Partenariat a fait état de son travail à ce jour, qui comprend un examen détaillé des trois (3) solutions de rechange potentielles pour l'esplanade douanière (de chaque côté de la frontière) et de cinq (5) routes d'accès. L'examen comprend un processus EE complet et un examen des options de tunnel, des tranchées ouvertes, des routes enfoncées, etc. De plus, l'évaluation doit tenir compte des changements à la qualité de l'air, de l'impact sur les quartiers avoisinants/résidents/écoles, la protection des ressources culturelles, de l'effet sur l'environnement naturel et de la possibilité de construction.
- Le Partenariat frontalier maintient la trajectoire qui lui permettra de raffiner son travail, de diffuser des solutions de rechange pratiques en mars 2006 et d'annoncer un point de passage frontalier préféré, un emplacement d'esplanade douanière et des routes de jonctions au Canada et aux États-Unis d'ici printemps 2007.
- Le GT du CPSCA recommande que, même si le Partenariat va de l'avant et respecte son calendrier, il devrait chercher à atteindre ses objectifs avant la date cible de 2013. Il semble qu'il y aura d'importantes turbulences dans le processus à venir qui risquent d'interrompre le calendrier proposé de la mise en œuvre. De plus, le travail du Comité de gouvernance, dont le mandat consiste à examiner les modèles de propriété, le niveau de supervision publique, etc., n'a pas encore été terminé.

Gestion frontalière

- De plus, en novembre 2005, le GT du CPSCA a rencontré M. Michael Kergin, conseiller spécial au Premier ministre, Gestion frontalière.

- Le GT du CPSCA a fourni à M. Kergin un examen des préoccupations industrielles liées à la frontière, du point de vue de l'infrastructure physique, de la technologie, des programmes douaniers et de la planification de l'urgence.
- En octobre 2006, le GT du CPSCA a discuté de l'impact potentiel des Initiatives relatives aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO), du prélèvement du service d'inspection de la santé animale et végétale (APHIS) et de l'initiative visant à aligner le CSP avec le C-TPAT.
- L'empilement des programmes douaniers/frontaliers et le manque de coordination continuent de présenter une préoccupation importante pour le GT du CPSCA.

2. Planification d'urgence et de secours

- Un exercice de simulation, initié par le GT du CPSCA et l'ACCV, a été tenu en juillet 2005 avec un certain nombre de participants, y compris les agents de gestion d'urgence des deux côtés de la frontière, les autorités locales et les représentants des passages frontaliers à Windsor et à Sarnia. M. James Young, Ph.D., a présidé l'exercice. Il s'agissait du premier exercice de ce genre entre le gouvernement et l'industrie.
- Un deuxième exercice, de nature similaire, a été mené par les agents gouvernementaux des deux côtés de la frontière en juillet 2006. L'industrie et les principaux intervenants y étaient invités.

Voici quelques-unes des recommandations du GT du CPSCA :

- Le GT du CPSCA recommande l'existence d'une liste de personnes-ressources mise à jour pour le gouvernement et l'industrie; le besoin de partager les protocoles d'urgence avec l'industrie des deux côtés de la frontière, dans la mesure du possible, et l'élaboration d'une coordination et d'une communication améliorées et plus rationalisées (y compris une meilleure utilisation de la technologie) entre les gouvernements et l'industrie.
- Malgré la discussion accrue sur le besoin d'un plan d'urgence et de secours (c.-à-d., dans le cadre du PSP, de la Chambre, etc.), il reste encore beaucoup à faire.
- Le GT du CPSCA continuera de travailler avec les gouvernements afin d'élaborer un plan, qui réglerait également les questions de reprise.

3. Questions en matière de commerce et de sécurité

- L'Initiative du Partenariat pour la sécurité et la prospérité a été lancée en juillet 2005. Le GT du CPSCA a été encouragé à examiner les objectifs du PSP, qui comprennent des recommandations en vue d'une sécurité frontalière commune et d'une planification d'urgence coordonnée entre les trois niveaux de gouvernement. Toutefois, le GT du CPSCA juge que l'état de cette initiative devrait être changé de jaune à vert sur la carte de pointage. Un certain nombre de préoccupations peuvent être attribuables au bien-fondé de cette cotation, entre autres, l'IVHO, le Cadre de l'OMD et les changements apportés au programme C-TPAT. Chacun de ces programmes, de façon indépendante et cumulative, pourrait placer l'industrie dans une position de désavantage concurrentiel et empêcher de jouir de notre capacité d'être plus concurrentiel à l'échelle mondiale. Voici une brève explication :
- En septembre 2005, les États-Unis ont lancé l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) qui oblige tous les citoyens des États-Unis, les citoyens du territoire britannique outre-mer des Bermudes et aux citoyens du Canada et du Mexique à être munis d'un passeport ou d'un autre document accepté établissant l'identité et la nationalité du porteur afin de pouvoir entrer ou rentrer aux États-Unis, au plus tard, d'ici 2009.
- L'industrie se dit préoccupée par les retards potentiels dans les passages frontaliers vers les États-Unis, causés par les voyageurs qui ne disposent pas d'une documentation adéquate telle que prescrite par les règles proposées, et l'impact que ces retards possibles pourraient avoir sur le commerce et le voyage légitimes.

- Le GT du CPSCA est heureux de constater que les documents acceptés dans le cadre du programme ne seront pas limités aux passeports. Il est essentiel que les programmes EXPRESS et NEXUS continuent d'être acceptés comme des documents appropriés et la documentation devrait être consolidée et simplifiée dans la mesure du possible.
- Le point de mire du Cadre de normes de l'Organisation mondiale des douanes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial devrait porter sur l'augmentation de la sécurité des transactions internationales, et non sur l'ajout d'un fardeau sur les entreprises nord-américaines.
- On croit qu'une meilleure approche pour les améliorations en matière de sécurité passe par l'expansion internationale des programmes PIP et C-TPAT initiaux, et non par l'introduction d'un cadre plus rigoureux et complexe qui suscitera probablement peu l'intérêt du gouvernement ou de l'industrie internationale.
- Nous devons assurer que les entreprises nord-américaines ne se trouvent pas dans une position de désavantage concurrentiel et que nous pouvons utiliser notre force intégrée à notre avantage concurrentiel.
- Le C-TPAT est l'initiative de US Customs and Border Protection (CBP) qui travaille en partenariat, sur une base volontaire, avec les membres du milieu d'affaires afin de mieux protéger la chaîne d'approvisionnement internationale aux États-Unis et de faciliter le mouvement des échanges commerciaux vers les États-Unis. Lancée en novembre 2001, l'initiative comprend les importateurs, les commissionnaires en douane, les opérateurs de terminaux, les transporteurs et les fabricants étrangers. En échange du respect des critères de sécurité définis, des pratiques exemplaires et des procédures de mise en œuvre, la CBP offre des inspections réduites au port d'arrivée et un traitement accéléré à la frontière.
- La préoccupation est que les changements du C-TPAT soient continus, ce qui hausse sans cesse la barre et exige des investissements supplémentaires des participants au programme, avec des avantages limités.

4. Corridor ferroviaire / Navires – Autres formes de transport

En octobre 2005, le gouvernement fédéral a annoncé la Stratégie sur la porte d'entrée du Pacifique, qui vise à améliorer la prospérité et à renforcer la position du Canada dans le commerce international. Le GT du CPSCA n'a pas encore examiné la Stratégie proposée de façon détaillée et n'est pas en mesure de fournir des commentaires à ce stade-ci.

5. Questions du plan de travail à discuter lors de la prochaine réunion

- Examen de l'initiative Porte d'entrée du Pacifique
- Examen approfondi des projets d'infrastructure des gouvernements actuels.
- Examen et évaluation du rôle du GT du CPSCA dans l'initiative PSP.
- Examen de la faisabilité du programme pilote pour l'identification commune des points de passage frontalier à Windsor/Detroit.
- Compréhension et connaissance des implications de l'annonce de l'IVHO et de la récente annonce du programme APHIS.