






CPSCA

Groupe de travail sur l'infrastructure commerciale

Avril 2007

Groupe	Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Délai	État
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Il faut que ça bouge à Windsor-Essex 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre du plan (résoudre les différences en suspens) 	FÉD/PROV /LOCAL	CT	
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Partenariat frontalier pour le transport – Partenariats binationaux 	<ul style="list-style-type: none"> Recommandation de site(s) pour les nouveaux points de passage frontalier 	FÉD/PROV /(LOCAL)	MT	
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'urgence et de secours 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Questions en matière de commerce et de sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> Harmonisation des objectifs en matière de commerce et de sécurité sur une base binationale 	FÉD	CT	
Infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> Corridor ferroviaire/ navires – autre forme de transport 	<ul style="list-style-type: none"> 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

En réponse à une demande visant à fournir au Secrétariat les principales priorités de chacun des Groupes de travail du CPSCA et un plan d’action mis à jour, le Groupe de travail sur l’infrastructure commerciale présente ce qui suit :

L’objectif principal des transports et de l’infrastructure au Canada devrait être celui d’assurer que le Canada dispose du meilleur réseau de transport pour les chaînes d’approvisionnement national et mondial. L’infrastructure comprend les points de passage ferroviaires, routiers, maritimes, aériens et frontaliers. Le réseau d’infrastructure doit être sans interruption, efficace et fiable, dans la mesure du possible, afin de maintenir et d’améliorer la compétitivité de l’industrie automobile.

C’est dans ce contexte et par rapport à cette réalité économique que le corridor Windsor-Detroit représente l’entrée la plus importante du Canada vers le marché américain pour l’industrie en général et le secteur de l’automobile en particulier. Le Groupe de travail du CPSCA recommande donc au gouvernement que cette question devienne sa priorité principale.

La deuxième priorité consiste à assurer que les programmes douaniers entre le Canada et les États-Unis sont adéquatement alignés et que les principaux objectifs de commerce et de sécurité, qui sont parfois en concurrence, soient bien équilibrés dans la conception et la mise en œuvre afin de ne pas interrompre la circulation rapide et efficace des produits.

La troisième priorité est l’élaboration d’un plan d’urgence et de secours pour l’industrie automobile qui permet une reprise efficace des activités et qui offrira à l’industrie automobile, en tant qu’intervenant important du commerce et de l’économie canadienne, des communications et des renseignements opportuns, précis et fiables.

PLAN D’ACTION

1. CORRIDOR WINDSOR-DETROIT

- Terminer à temps des initiatives à court terme
- Terminer à temps les exigences de diligence raisonnable du passage international de la rivière de Detroit (DRIC), des deux côtés de la frontière, avec une recommandation d’un point de passage privilégié et d’un complexe douanier, au plus tard, au printemps 2007
- Adoption accélérée de la législation appropriée relative à la gouvernance, au contrôle et à l’appropriation des fonds afin d’être prêt à une mise en œuvre des recommandations d’infrastructure

- Approbation accélérée des recommandations de projets d'infrastructure (dans la mesure du possible) par tous les gouvernements des deux côtés de la frontière pour que le point de passage soit en place, au plus tard, en 2013
- Assurer une affectation appropriée et continue des fonds pour développer et maintenir les points de passage et leurs approches

2. QUESTIONS EN MATIÈRE DE COMMERCE ET DE SÉCURITÉ – ALIGNEMENT DES PROGRAMMES DOUANIERS

- Élaborer un système nord-américain commun pour la transmission des renseignements d'importation et d'exportation
- Se mettre d'accord sur une série commune de critères et d'avantages en vue de participer au C-TPAT, au PEP et à d'autres programmes frontaliers
- Concevoir ou modifier des programmes afin de retirer les applications continues de nouvelles couches de sécurité et améliorer les règles et règlements complexes imposés par les différents gouvernements et les différents ministères au sein du gouvernement au niveau des frontières (c.-à-d., WHTI, APHIS)
- S'assurer que les programmes canadiens de sécurité (comme le PEP) sont mutuellement reconnus par d'autres programmes importants et les partenaires commerciaux (c.-à-d., C-TPAT, OMD Sécurité)

3. PLANIFICATION D'URGENCE ET DE SECOURS

- Il faut une approche commune pour les principaux aspects de la gestion d'urgence
- Mieux clarifier ou apprécier le rôle de l'industrie automobile dans la gestion d'urgence et la reprise des activités
- S'assurer que les expéditions à faible risque pré-approuvées continueront de recevoir un traitement FAST dans toutes les conditions de sécurité
- Créer et maintenir une liste de personnes-ressources à jour pour le gouvernement et l'industrie
- Élaborer et utiliser une coordination et une communication rationalisées et maximiser l'utilisation d'une technologie commune et intégrée des deux côtés de la frontière