






CPSCA

Groupe de travail sur l'infrastructure du commerce

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 à l'échelle 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

**SOMMAIRE – CPSCA –
GROUPE DE TRAVAIL SUR L'INFRASTRUCTURE COMMERCIALE -
PRÉSENTATION À LA RÉUNION DU CPSCA – 5 FÉVRIER 2008**

Appuyée par la carte de pointage du CPSCA, la présentation a mis en évidence ce qui suit :

- L'industrie a connu un « épaissement » à la frontière.
- Les retards aux passages frontaliers à l'été 2007 étaient parmi les plus longs depuis le 11 septembre 2001 et principalement attribuables aux facteurs suivants :
 - Absence de l'infrastructure physique requise
 - Personnel insuffisant dans les guérites de douanes – terrestres et portuaires
 - L'introduction de nouveaux systèmes informatiques et les exigences douanières changeantes
 - Le manque de participation des programmes de dédouanement accéléré ou de prédédouanement.

Initiatives de la carte de pointage

Il faut que ça bouge à Windsor-Essex

- Les projets locaux de Windsor semblent avancer et certains progrès ont été réalisés.
- Les projets de grande envergure exigent une attention continue et une mise en œuvre (c.-à-d., améliorations du tunnel Windsor/Detroit, séparations des niveaux de la route Walker Road et de l'avenue Howard pour permettre l'inspection du VACIS)

Partenariat frontalier pour le transport – Partenariats binationaux

- On a adopté des lois au Canada concernant les modèles de propriété et la gouvernance pour les passages frontaliers.
- Aucune décision n'a été prise quant à l'emplacement et à la route pour le prochain passage frontalier à Windsor/Detroit
- On a noté à juste titre que le processus d'évaluation environnementale est rigoureux et que l'organisme fédéral/provincial (DRIC) est à temps avec ses travaux. Des recommandations seront formulées vraisemblablement au printemps 2008 pour les routes ou les passages préférés. La date cible pour la fin des travaux de construction est en 2013
- Les médias s'intéressent toujours aux améliorations de l'infrastructure au pont Ambassador, au potentiel de construction d'un nouveau passage frontalier privé, aux exigences de permis, à l'approbation locale et d'État des travaux du DRIC et aux exigences de financement continues pour appuyer la nouvelle infrastructure.
- Le projet de la porte d'entrée de Detroit au pied du pont Ambassador, du côté des États-Unis, est en train d'avancer.

Planification d'urgence et de secours

- L'industrie a fourni des coordonnées de base aux représentants gouvernementaux.
- Un « plan » a été élaboré à l'été 2007 en prévision des barrages routiers provinciaux sur les autoroutes.
- Le gouvernement est déterminé à créer un plan dans le cadre du Partenariat pour la sécurité et la prospérité.
- Les travailleurs de l'industrie ont travaillé avec la Chambre de commerce et divers agents de l'ASFC en vue d'élaborer un plan qui aborderait les questions de reprise des activités en cas d'une urgence.

- L'industrie a noté, à plusieurs reprises, le besoin de produits prédédouanés et à faible risque pour continuer à recevoir un traitement accéléré ou un prédédouanement en cas d'un incident.

Questions en matière de commerce et de sécurité

- L'industrie est extrêmement préoccupée par l'« empilement » des programmes frontaliers/douaniers.
- Les critères de participation à un programme frontalier au Canada ne sont pas nécessairement égaux aux critères de participation aux États-Unis.
- L'industrie subit des changements continus dans les programmes douaniers, ce qui nécessite un investissement supplémentaire de la part des participants et limite les avantages. On a exprimé des préoccupations relatives aux nouvelles exigences du *Profil de sécurité des importateurs/exportateurs de la chaîne d'approvisionnement (sécurité des conteneurs/remorques/véhicules de chemin de fer)* et aux coûts et délais supplémentaires qui s'y rattachent.
- On a fait allusion au coût en hausse des affaires en Amérique du Nord.
- Les membres de l'industrie ont contribué à un document préparé par les chambres de commerce canadienne et américaine, qui sera rendu public à la fin de février 2008
- Malgré le grand nombre de lobbying et de possibilités pour sensibiliser à l'importance des passages frontaliers pour le commerce, il semble que divers ministères au sein des gouvernements ont des programmes variés, ce qui s'ajoute aux exigences et à la complexité.

Corridor ferroviaire/Navires- Autre forme de transport

- Les stratégies de porte d'entrée annoncées par le gouvernement fédéral constituent de bonnes initiatives et exigent un investissement approprié.
- Il faut accorder un accent continu à cette question et investir dans l'infrastructure aux passages frontaliers essentiels entre le Canada et les États-Unis en raison des échanges commerciaux importants en Amérique du Nord.

Prochaines étapes

- Il est impératif que l'échéance pour le prochain passage frontalier demeure intact et qu'elle soit accélérée, dans la mesure du possible. Le besoin d'une collaboration continue entre les six niveaux de gouvernement des deux côtés de la frontière est essentiel.
- Il faut accorder une grande importance à la communication diligente et exacte avec l'industrie en cas d'une urgence, car l'industrie peut être un allié important dans la planification de la reprise des activités.
- Il faut placer l'accent sur les possibilités qui accordent à l'industrie des avantages grâce aux programmes frontaliers, sans engager des coûts supplémentaires. Nous devons nous assurer collectivement que les entreprises nord-américaines ne sont pas placées dans une situation désavantageuse sur le plan concurrentiel à cause des programmes frontaliers/douaniers et des coûts.
- L'industrie attendra les recommandations de DRIC au printemps 2008.
- L'industrie répondra au rapport de la Chambre sur la réduction des coûts frontaliers et fera les interventions appropriées.
- L'industrie participera aux discussions de planification d'urgence et de contingence, au besoin.