

Canada – United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada – États-Unis
Section canadienne

Rapport du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis

**Conférence de l'Alliance commerciale de la frontière canado-
américaine**

Washington, D.C., États-Unis d'Amérique

Du 6 au 8 octobre 2019

Rapport

MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Du 6 au 8 octobre 2019, le sénateur Michael L. MacDonald, coprésident de la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis (GIP), ainsi que le sénateur Paul J. Massicotte, ont participé à la conférence d’automne de l’Alliance commerciale de la frontière canado-américaine (l’Alliance) à Washington, D.C. Ils étaient accompagnés de M. Brett Capwell, conseiller de la Section canadienne.

LA CONFÉRENCE

L’Alliance se réunit deux fois l’an : au printemps, à Ottawa, et à l’automne, à Washington. Il s’agit d’une coalition d’entreprises, d’organisations du secteur public et de particuliers qui s’intéressent au tourisme et au commerce bilatéral. L’Alliance a pour mission d’intensifier les échanges commerciaux, d’assurer la croissance constante du commerce transfrontalier et de veiller à l’amélioration des capacités de passage à la frontière.

Parmi les participants se trouvaient plusieurs représentants du secteur privé œuvrant dans les domaines du tourisme, du transport et du commerce, ainsi que des représentants de divers ministères fédéraux canadiens et américains et de l’ambassade du Canada à Washington.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION POUR LA CONFÉRENCE

La Section canadienne du GIP participe depuis longtemps aux activités de l’Alliance, et ses membres assistent généralement à ses conférences d’automne et de printemps. Compte tenu de la mission de l’Alliance, il s’agit pour les membres de la Section canadienne d’une bonne occasion de mieux comprendre les problèmes rattachés aux activités commerciales et au tourisme qu’affrontent les entreprises et les particuliers, et de se tenir au courant des mesures prises par les gouvernements des deux pays pour y remédier.

Par ailleurs, la présence à ces réunions de l’Alliance permet aux membres de la Section canadienne de s’entretenir avec des particuliers et des représentants d’organismes privés et publics pour qui les questions frontalières entre le Canada et les États-Unis font partie du quotidien, et d’enrichir ainsi leurs connaissances. Elle offre également à la Section canadienne l’occasion d’informer les participants de ses initiatives à l’égard des objectifs bilatéraux communs, particulièrement du fait de l’invitation adressée aux délégués du GIP pour qu’ils prononcent une allocution à la conférence. Lorsqu’il s’est adressé aux participants de la conférence d’automne de 2019 de l’Alliance, le sénateur MacDonald a souligné les efforts qui ont été déployés récemment et qui le sont actuellement en matière de coopération bilatérale concernant des questions comme l’élimination des droits de douane imposés par les États-Unis sur certains produits de l’acier et de l’aluminium au titre de l’article 232 et la ratification de l’Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM).

ACTIVITÉS DURANT LA CONFÉRENCE

Thèmes sur lesquels ont porté les séances lors de la conférence :

- Service des douanes et de la protection des frontières : aperçu des opérations, priorités et initiatives concernant l'accélération des procédures en cas de faible risque
- Initiative Au-delà du prédédouanement : aperçu et mise à jour
- Département du Commerce : ACEUM et perspective commerciale
- La Federal Railroad Administration
- Service des douanes et de la protection des frontières : aperçu des nouvelles approches du SDPF et des nouvelles initiatives d'inspection du fret
- Le point de vue du Capitole et de la Maison-Blanche sur les relations entre le Canada et les États-Unis
- Sécurité intérieure : le point de vue du Canada et des États-Unis
- Conseil consultatif supérieur de l'Alliance : observations et occasions
- Conférencier principal : ambassadeur David Wilkins, aperçu et observations

Le rapport résume les points qui ont été soulevés au cours des séances.

SERVICE DES DOUANES ET DE LA PROTECTION DES FRONTIÈRES : APERÇU DES OPÉRATIONS, PRIORITÉS ET INITIATIVES CONCERNANT L'ACCÉLÉRATION DES PROCÉDURES EN CAS DE FAIBLE RISQUE

Brenda Smith, *Service des douanes et de la protection des frontières*

- Le Service des douanes et de la protection des frontières (SDPF) est conscient que les passages à la frontière posent de nouveaux défis et reconnaît la valeur de la contribution qu'apporte le secteur privé pour les relever. Le SDPF recommande que les entreprises continuent d'utiliser le Trade Support Network pour fournir de l'information quant aux activités du SDPF.
- Plus de 300 agents du SDPF de la frontière nord des États-Unis ont été redéployés – selon une rotation de 30 jours – à la frontière sud en raison de l'augmentation de l'immigration.
- Les agents du SDPF qui ont été affectés à tour de rôle à la frontière sud des États-Unis ont été choisis de manière à minimiser les répercussions qu'a leur absence à la frontière nord. Puisque les activités liées à l'immigration à la frontière sud des États-Unis reviennent maintenant aux niveaux antérieurs, tous les redéploiements à la frontière nord ont cessé.

- Le SDPF est conscient que les entreprises de commerce électronique, comme Amazon, utilisent des processus commerciaux différents de ceux utilisés par les entreprises plus anciennes. C'est pourquoi le SDPF travaille à la création d'un type de « négociant digne de confiance » pour le commerce électronique.
- L'efficacité des opérations aux frontières américaines repose sur les pratiques d'échange de renseignements entre les organismes gouvernementaux.
- On a recours aux équipes de vérification de la production textile du SDPF pour auditer des usines de vêtements dans des pays où les risques que des infractions commerciales liées au textile soient commises sont élevés, et on a maintenant recours à des équipes similaires pour d'autres questions commerciales, comme la lutte contre le dumping.
- Le SDPF est prêt à mettre en œuvre l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (après sa ratification et il a participé activement à la renégociation de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). De plus, il participera à des campagnes d'information visant à informer le public des changements que l'ACEUM entraînera.
- Le SDPF essaie de rendre l'information qu'elle donne la plus claire et concise possible pour aider les petites entreprises à comprendre les exigences du SDPF.
- L'initiative de prédédouanement n'est pas une priorité du SDPF, bien que certaines priorités de l'organisme coïncident avec ses objectifs.
- Pour ce qui est des programmes pilotes du SDPF concernant l'utilisation de la technologie de la chaîne de blocs dans les manifestes d'expédition, le SDPF a appris qu'il devait appliquer une norme de chaîne de blocs non exclusive afin de permettre une libre interaction avec les systèmes d'autres participants. En fin de compte, un système technologique s'avèrera le système le plus efficace et deviendra la norme de l'industrie, mais l'organisme souhaite rendre le système de base le plus neutre possible pour que tous les systèmes puissent l'utiliser jusqu'à ce que la norme de l'industrie soit claire.
- Pour ce qui est de l'utilisation de la chaîne de blocs, il est important de relever les problèmes que la technologie peut résoudre, et de ne pas chercher à l'appliquer à chaque problème en raison de l'utilité perçue de la technologie.

INITIATIVE AU-DELÀ DU PRÉDÉDOUANEMENT : APERÇU ET MISE À JOUR

Gerry Bruno, *Administration aéroportuaire de Vancouver*

- L'initiative Par-delà la frontière a été lancée en 2011, mais il y a eu peu de développement depuis. En raison de cette pause dans l'élaboration d'une stratégie frontalière fédérale binationale, des intervenants de l'industrie ont formé une coalition – l'initiative Au-delà du prédédouanement – pour examiner des moyens d'enrichir l'initiative Par-delà la frontière.

- La coalition compte 59 membres et a amassé environ 500 000 dollars américains jusqu'à maintenant. Par suite de la formation de cette coalition, le cabinet Intervista a rédigé un livre blanc dans lequel il propose 54 recommandations aux gouvernements canadien et américain. Il y indique qu'il estime que la mise en œuvre de ces recommandations se traduirait par des avantages commerciaux annuels de 13 milliards de dollars américains.
- En ce qui concerne l'idée d'accroître l'efficacité des aéroports, les transporteurs aériens doivent participer aux discussions étant donné que les systèmes de bagage constituent la plus grande entrave dans les aéroports.
- Les passagers aériens peuvent maintenant faire enregistrer leurs bagages automatiquement sur un vol de correspondance – il n'est pas nécessaire de les récupérer et de les déposer à nouveau auprès de la sécurité – après être passés par la zone de prédédouanement.
- Les voyageurs ne doivent pas oublier qu'être autorisé à entrer dans un pays étranger est un privilège et non un droit et que les agents des services frontaliers doivent prendre des mesures raisonnables pour vérifier leur identité.

Solomon Wong, *Intervistas*

- Dix groupes de travail sur l'initiative Au-delà du prédédouanement examinent des moyens d'accroître l'efficacité et d'améliorer la sécurité à la frontière canado-américaine, comme appliquer la technologie de la chaîne de blocs à divers processus.
- Il est essentiel de porter attention à ce qui se passe dans un mode de transport commercial – comme le train, l'avion, le traversier ou le camion – pour déterminer si cela peut être mis en œuvre dans d'autres modes.
- Les programmes pilotes de reconnaissance faciale à Detroit permettent aux agents des services frontaliers de traiter 2,7 fois plus de voyageurs que leurs homologues au cours d'une même période.
- Les préoccupations relatives à la protection de la vie privée qui s'annoncent concernant les initiatives de reconnaissance faciale demeurent courantes; la gestion, la collecte et la conservation des données des voyageurs sont des questions juridiques et sociales complexes.
- L'an prochain, l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) ira de l'avant concernant l'utilisation de documents de voyage électroniques, ce qui fait en sorte que les passeports pourront se trouver sur un téléphone cellulaire avec un niveau de sécurité acceptable.
- Dans la construction de nouveaux ponts entre le Canada et les États-Unis, il faut tenir compte de la technologie de pointe.

DÉPARTEMENT DU COMMERCE : ACEUM ET PERSPECTIVE COMMERCIALE

Anna Guavera, *département du Commerce*

- Le département du Commerce a organisé plus d'une centaine d'activités d'information avec le secteur privé au sujet de l'ACEUM.
- Les priorités de l'administration américaine sont la mise en œuvre de politiques « pro-emploi » et l'annulation de règlements qui pourraient entraver la croissance des entreprises.
- Le taux de chômage aux États-Unis est maintenant de 3,5 %.
- L'administration américaine est résolue à promouvoir le commerce libre et équitable.
- L'ACEUM est le plus important accord commercial de l'histoire des États-Unis.
- Dans la renégociation de l'ALENA, les États-Unis avaient deux objectifs : moderniser l'accord et rééquilibrer le commerce américain.
- Le département du Commerce a bon espoir qu'un vote sur l'ACEUM aura lieu cet automne.

FEDERAL RAILROAD ADMINISTRATION

Michael Lestingi, *département des Transports*

- La mission de la Federal Railroad Administration est de « permettre la circulation sûre, fiable et efficace des personnes et des marchandises pour une Amérique forte, maintenant et à l'avenir » [TRADUCTION].
- Il y a 31 points d'entrée ferroviaires entre le Canada et les États-Unis, dont quatre sont réservés au transport de passagers.
- Environ 248 000 voyageurs ont franchi la frontière canado-américaine par train en 2018.
- L'utilisation des services ferroviaires voyageurs aux États-Unis a augmenté de 10,6 % au cours des 10 dernières années (moyenne des fournisseurs de services et des lignes).
- L'administration américaine a investi 38 millions de dollars dans la sécurité, la fiabilité et la compétitivité économique du transport ferroviaire.
- En 2018, plus de 132 millions de tonnes de fret ont franchi la frontière canado-américaine par train, ce qui représente une hausse de 12,8 % par rapport à l'année précédente.

- Le fret ferroviaire représente 21,8 % de tout le fret qui franchit la frontière canado-américaine.
- La Federal Railroad Administration continue de collaborer avec Transports Canada concernant les priorités suivantes : sécurité, échange de données, inspections conjointes et recherche et développement, entre autres.

SERVICE DES DOUANES ET DE LA PROTECTION DES FRONTIÈRES : APERÇU DES NOUVELLES APPROCHES DU SDPF ET DES NOUVELLES INITIATIVES D'INSPECTION DU FRET

Rose Marie Davis, *Service des douanes et de la protection des frontières*

- Les agents du SDPF sur le pont Peace testent le programme d'évaluation préalable à l'arrivée. Ils utilisent des lecteurs de plaques d'immatriculation pour identifier les véhicules commerciaux et vérifient si le manifeste de cargaison a été présenté au SDPF et si les droits de passage à la frontière ont été payés.
- La perception des droits de péage en espèces aux postes frontaliers constitue un obstacle considérable pour la circulation, et d'autres ponts mettent à l'essai des initiatives qui consistent à photographier les plaques d'immatriculation des véhicules à passagers pendant qu'ils sont en mouvement et à envoyer une facture au domicile du propriétaire à l'aide des données du département des véhicules automobiles.
- Le département a commencé à mettre à l'essai la technologie biométrique en 2017; il travaille avec des intervenants depuis ce temps.
- Afin de restreindre les ensembles de données qui doivent être utilisés dans les recherches de reconnaissance faciale – et donc d'accélérer le traitement –, la technologie fait appel au système d'échange d'information sur les passagers qui se limite aux passagers qui arrivent ce jour-là aux aéroports américains par opposition à toutes les données sous contrôle du SDPF.
- Le logiciel de reconnaissance faciale du SDPF vise à identifier une personne en moins de deux secondes, mais c'est généralement beaucoup plus rapide.
- Il y a maintenant 28 aéroports américains qui collaborent avec le SDPF pour mettre en place des processus de contrôle de sortie, dont 15 ont déjà commencé à le faire.
- Un programme pilote lancé en 2017 à l'aéroport d'Atlanta consiste à utiliser un processus dans lequel les passagers n'ont pas à présenter un passeport pendant l'embarquement, puisque leurs photos sont reliées à leur information de vol par un logiciel de reconnaissance faciale.

- Le SDPF croit que les technologies comme celle de la reconnaissance faciale permettent à ses agents de se concentrer sur les questions de sécurité plutôt que sur des processus administratifs lourds.
- En ce qui a trait à la protection des renseignements personnels des voyageurs, les données des citoyens américains sont supprimées dans les 12 heures suivant leur utilisation, tandis que les partenaires du secteur privé ne peuvent pas les stocker du tout. Les données des gens qui ne sont pas des citoyens américains sont conservées pendant deux semaines pour que le SDPF puisse s'assurer de l'exactitude des algorithmes de reconnaissance faciale.
- La plupart des personnes qui essaient de traverser la frontière avec des pièces d'identité frauduleuses n'utilisent pas des documents contrefaits. Elles ont davantage tendance à utiliser les documents de voyage de quelqu'un d'autre.
- La technologie biométrique de reconnaissance faciale utilisée par le SDPF est précise à entre 98 et 99 %.
- L'expérience du SDPF avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est très positive.

Matt Schneider, *Service des douanes et de la protection des frontières*

- En ce qui concerne les postes frontaliers terrestres, les renseignements des voyageurs ne sont généralement pas transmis avant leur passage. Pour cette raison, différentes approches doivent être adoptées pour restreindre les ensembles de données auxquelles on a besoin d'accéder dans les recherches de reconnaissance faciale biométrique afin d'accélérer l'identification des voyageurs. Le SDPF met à l'essai le recours à la conservation de données biométriques du voyageur pendant 90 jours, pour autant qu'à leur retour aux États-Unis, les voyageurs, pour la plupart, passent par le même poste frontalier que lorsqu'ils ont quitté le pays. Par conséquent, on restreint les ensembles de données recherchées aux données des 90 derniers jours à ce point d'entrée.
- Parmi les autres projets pilotes menés aux postes frontaliers terrestres, on compte le recours à l'identification des voyageurs par reconnaissance faciale à travers le pare-brise.
- L'approche canadienne concernant les procédures d'entrée et de sortie aux postes frontaliers terrestre est axée surtout sur les données biographiques, et les États-Unis pressent le gouvernement canadien d'accroître son utilisation des données biométriques.
- En ce qui concerne le passage de marchandises à la frontière, au pont Peace, on passe à la version 2.0 de l'évaluation préalable à l'arrivée. Le programme pourrait bientôt être amélioré et se fonder sur une approche qui rassemble d'autres données liées au passage, comme celles qui sont liées aux contrôles de l'immigration et aux services d'inspection des aliments et de la sécurité.

- Le SDPF et l'ASFC s'échangent 100 % des données biographiques.

Dan Randall, Service des douanes et de la protection des frontières

- Pour ce qui est du passage à la version 3.0 de l'évaluation préalable à l'arrivée, elle visera à faire passer le nombre de camions commerciaux qui traversent la frontière de 30 à entre 80 et 100 camions par heure.
- Le contrôle secondaire de véhicules commerciaux qui traversent la frontière requiert beaucoup de temps; on passe en moyenne huit camions par heure. La version 3.0 visera à réduire ce temps au minimum grâce à la technologie, comme l'inspection non intrusive qui aura lieu avant que le camion n'arrive à la frontière et son manifeste sera relié à toutes les données pertinentes. Cela permettrait d'autoriser le camion à traverser la frontière avant qu'il n'arrive.
- Bientôt, lorsqu'un conducteur de véhicule commercial paiera ses frais de passage à la frontière, le propriétaire recevra par la poste un transpondeur d'identification par radiofréquence qui sera relié au véhicule commercial. Ainsi, les États-Unis militent pour que tous les véhicules de transport de type commercial soient équipés de transpondeurs.
- Ces transpondeurs d'identification par radiofréquence peuvent être reliés à un système de paiement similaire aux systèmes de péage qui sont actuellement utilisés sur les autoroutes nord-américaines.
- Le SDPF ne peut pas imposer le paiement anticipé des frais de passage commercial – ce qui accélérerait le traitement à la frontière –, mais il s'efforce de dissuader les gens de payer en espèces en ne mettant plus de caisses dans les cabines des agents à la frontière, ce qui oblige les conducteurs à s'arrêter pour effectuer leur paiement lors du traitement secondaire.
- Grâce à l'utilisation de la technologie de l'inspection non intrusive aux postes frontaliers, le système prendra une photo de la plaque d'immatriculation du véhicule commercial; utilisera des rayons X à faible dose pour la cabine et à forte dose pour la remorque; extraira le manifeste électronique; et prendra une photo du conducteur. Si tout est en règle, le camion n'aura pas à s'arrêter à un poste frontalier.
- Le SDPF traite près de deux millions de colis par jour et souhaite améliorer ses capacités à cet égard. Il a mis l'industrie au défi de trouver une méthode permettant de détecter les opioïdes dans les colis selon la vitesse de traitement actuel. Parmi les propositions reçues, huit finalistes ont été choisis et ont reçu 100 000 dollars américains pour créer leur appareil. Le gagnant recevra 500 000 dollars américains.
- Le SDPF utilise également l'apprentissage profond pour déterminer à quoi ressemblent les colis qui contiennent des opioïdes afin de les saisir de façon plus efficace.

- Le SDPF et l'ASFC collaborent présentement pour harmoniser leurs démarches respectives à l'égard des manifestes électroniques.

LE POINT DE VUE DU CAPITOLE ET DE LA MAISON-BLANCHE SUR LES RELATIONS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Peter Friedmann, *Columbia River Customs Brokers & Forwarders Association*

- Le président Trump est de plus en plus isolé à Washington à la suite du retrait des troupes américaines du nord de la Syrie. Bon nombre de gens croient que les citoyens kurdes dépendent des troupes américaines dans la lutte contre Daech et qu'ils seront probablement tués à cause de ce retrait. De nombreux alliés de longue date du président Trump – comme le sénateur Lindsey Graham et la représentante Liz Cheney – ont critiqué publiquement le président pour cette décision.
- Le Parti démocrate est tiraillé entre la procédure de destitution du président et son souhait que les représentants du Congrès collaborent avec le Parti républicain pour l'adoption de l'ACEUM.
- C'est la présidente de la Chambre des représentants des États-Unis qui décide à quel moment l'ACEUM sera déposé au Congrès.
- Il est difficile pour les représentants du Congrès de soutenir que l'ALENA a été un échec ou que l'ACEUM ne constituerait pas une amélioration pour le commerce américain.
- La plupart des représentants du Congrès semblent être pour l'imposition de tarifs à la Chine, et les agriculteurs américains qui subissent principalement les conséquences des mesures commerciales de représailles chinoises ne se retournent pas contre le président Trump. Les agriculteurs savent généralement que la Chine est un « mauvais joueur » concernant certaines pratiques commerciales et sont prêts à subir certaines pertes pour que les problèmes liés à ces pratiques soient corrigés.
- Depuis son arrivée au pouvoir, l'administration Trump a beaucoup de difficulté à recruter du personnel. Bon nombre d'anciens membres du personnel politique républicains ont refusé de travailler pour l'administration Trump. Par exemple, le mouvement « Never Trump » a été créé par un certain nombre de républicains bien connus, dont la famille des anciens présidents républicains George H.W. Bush et George W. Bush. De nombreux membres du personnel politique des administrations Bush se sont joints au mouvement. De plus, les membres du personnel des anciens présidents démocrates Barak Obama et Bill Clinton refusent de travailler pour l'administration Trump, ce qui fait en sorte que l'administration se retrouve avec très peu de gens d'expérience parmi son personnel politique.

- Une nouvelle administration américaine nomme environ 4 000 employés à son arrivée au pouvoir, mais elle peut également nommer des personnes au sein des départements et des organismes fédéraux pour une période intérimaire de 90 jours. L'administration Obama a eu recours à ces postes intérimaires pour que le gouvernement fédéral soit constitué de gens qui ont les mêmes priorités que le président, et cette stratégie s'est avérée efficace dans l'atteinte des objectifs politiques de l'administration. À l'inverse, l'administration Trump ne semble pas avoir utilisé la même approche et, de ce fait, s'est avérée moins efficace pour faire avancer ses politiques dans la bureaucratie fédérale.
- Il semble que les membres du Parti démocrate qui s'opposent à l'ACEUM font valoir les mêmes points en général, ce qui montre qu'ils s'en remettent à la position du parti et qu'ils n'ont pas nécessairement leur propre opinion sur la question. Cela indique probablement qu'ils voteront pour l'accord si la direction du parti leur enjoint de le faire.
- Aucun des deux partis n'a de leaders politiques clairs au Sénat américain, ce qui fait en sorte qu'il est particulièrement difficile pour la chambre de faire avancer des dossiers litigieux, comme le contrôle des armes à feu, la réforme de l'immigration ou le financement des infrastructures de transport.
- Concernant les infrastructures de transport, certains experts ont mis en doute la sincérité du président George W.H. Bush après qu'il a déclaré « écoutez-moi bien, pas de hausse d'impôts [TRADUCTION] » lorsqu'il a accepté l'investiture républicaine de 1988 et signé subséquemment la « taxe sur l'essence » pour financer des projets d'infrastructure en 1992. En raison de la perception négative au sein de la population et des contrecoups politiques possibles sur la question – notamment sa défaite lors de l'élection présidentielle de 1993 – la politique d'infrastructures n'a pas progressé de manière significative depuis 1992.

SÉCURITÉ INTÉRIEURE : LE POINT DE VUE DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS

Michael Dougherty, *département de la Sécurité intérieure*

- En ce qui concerne les marchandises étrangères qui entrent aux États-Unis, le Comité sur les investissements étrangers aux États-Unis travaille à de nouvelles recommandations sur la lutte contre la contrefaçon pour les importateurs du secteur privé, comme Amazon, Ebay, Fedex et Etsy. Une version publique du rapport devrait être disponible en novembre 2019.
- L'administration américaine prend très au sérieux la contrefaçon des marchandises qui entrent au pays et prendra certaines mesures à cet égard en recourant aux pouvoirs présidentiels si le Congrès américain refuse d'appuyer l'administration.
- Les entreprises canadiennes et américaines ont constamment besoin d'informer les acteurs du gouvernement des effets de deuxième et de troisième ordre que créent les politiques gouvernementales.

- Le département de la Sécurité intérieure est prêt à mettre en œuvre l'ACEUM dès qu'il sera ratifié.
- L'ACEUM a été adopté par le Mexique le 19 juin 2019.
- La stratégie du département de la Sécurité intérieure sur la frontière nord comprend les priorités ci-dessous pour les activités canado-américaines.
- Le département de la Sécurité intérieure a du mal à suivre le rythme de l'essor du commerce électronique et de l'accroissement du volume de marchandises qui entrent aux États-Unis.
 - Améliorer les ententes en matière de renseignement et en élargir la portée.
 - Coordonner la vision nationale pour les réseaux de transport « clés ».
 - Renforcer les ententes d'intervention en cas d'urgence.
- Les gens peuvent commander des marchandises illégales sur le Web invisible – et ailleurs – directement chez eux assez facilement, et les entreprises qui facilitent ces livraisons ignorent la nature illégale des colis transportés. Cette absence d'inspection est un problème que le département de la Sécurité intérieure pousse le secteur privé à régler lui-même, faute de quoi le gouvernement devra réglementer strictement ses procédures d'inspection des colis.
- Le Canada et les États-Unis s'échangent maintenant toutes les données sur les voyageurs aux postes frontaliers. Auparavant, cet échange se faisait seulement pour les citoyens d'autres pays qui entraient dans l'un ou l'autre pays ou qui en sortaient.
- L'accord sur le transport terrestre, maritime et ferroviaire de 2015 est entré en vigueur en 2019 et s'appuie sur l'initiative sur le prédédouanement en envisageant l'ajout de modes de transport ferroviaire et maritime.
- Il s'agit d'un accord de réciprocité qui prévoit le regroupement des agents de l'ASFC et du SDPF dans des régions éloignées de la frontière nord.

CONSEIL CONSULTATIF SUPÉRIEUR DE L'ALLIANCE : OBSERVATIONS ET OCCASIONS

Tom Winkowski, *Service des douanes et de la protection des frontières*

- Les responsabilités du SDPF en matière d'immigration ont augmenté ces dernières années.
- Le SDPF joue également un plus grand rôle qu'auparavant dans la gestion de crise; par exemple, il contribue à la sécurité du Super Bowl.

- Les passages frontaliers commerciaux s'amélioreraient grandement si le gouvernement canadien encourageait ou exigeait l'utilisation de la technologie d'identification par radiofréquence dans les véhicules commerciaux du secteur privé.
- Le SDPF croit qu'il est possible d'améliorer les pratiques d'échange de renseignements avec l'ASFC sans compromettre le droit à la vie privée des citoyens canadiens.
- Les améliorations technologiques apportées aux postes frontaliers réduiront tôt ou tard la nécessité de poster des agents à la frontière.
- La circulation de véhicules commerciaux à la frontière nord diminue à mesure que le secteur automobile transfère ses activités ailleurs.

Lew Holloway, *Commission du pont de Niagara Falls*

- « L'aller-retour à la frontière » consiste à faire certaines demandes – comme le renouvellement d'un permis de travail ou d'études – à la frontière en traversant aux États-Unis pour ensuite retourner immédiatement au Canada. Cette pratique oblige les agents des services frontaliers à procéder au renouvellement lorsque la personne revient au pays. Elle contourne ainsi le processus de renouvellement normal qui consiste à envoyer une demande à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) par la poste.
- « L'aller-retour à la frontière » se produit parce qu'il peut s'écouler plusieurs mois avant qu'IRCC réponde à une demande et que les gens veulent des services plus rapides ou une plus grande certitude quant au délai de traitement de leur demande. Cette pratique impose un fardeau administratif indu aux agents des services frontaliers et ralentit la circulation à la frontière en raison de passages inutiles. Le problème pourrait se régler si IRCC mettait en place des normes de service raisonnables.
- Concernant le projet du pont Peace, on étudie la possibilité d'utiliser la technologie d'inspection non intrusive, mais la Commission canadienne de sûreté nucléaire se penche actuellement sur l'approbation de son utilisation.
- On s'attend à ce que l'utilisation de la technologie d'inspection non intrusive au pont réduise le délai de traitement des expéditions commerciales de 50 %.
- L'ASFC accuse un retard par rapport aux SDPF en ce qui a trait au recours à la technologie biométrique, mais elle pourrait vouloir rattraper son retard prochainement.
- Le Canada commence à installer des lecteurs d'identification par radiofréquence (lecteurs RFID) aux postes frontaliers, mais n'a pas imposé l'utilisation de cette technologie pour les camionneurs commerciaux.

- L'efficacité des passages à la frontière pourrait être améliorée si les passeports et autres documents d'identité pouvaient être numérisés à une plus grande distance, de sorte qu'il ne serait pas nécessaire de les remettre à un agent des services frontaliers.

Matt Parrott, *A.N. Deringer, Inc.*

- La *Trade Facilitation and Trade Enforcement Act of 2015*, a haussé le seuil de minimis – la valeur d'un envoi de marchandises importées par une personne en une journée qui peuvent généralement être importées en franchise de droits et de taxes. Il est passé de 200 à 800 dollars américains.
- Les seuls pays où les seuils de minimis sont plus élevés sont le Kazakhstan et la Géorgie.
- Les gouvernements devraient examiner qui est responsable des normes de santé et sécurité pour les marchandises qui traversent leurs frontières.
- Le type de déclaration 86 – une nouvelle catégorie de colis du SDPF qui s'applique aux marchandises exemptes de droit pour lesquelles certaines données de contrôle sont transmises au SDPF avant leur arrivée à la frontière – permettra d'accélérer les importations commerciales aux États-Unis.

CONFÉRENCIER PRINCIPAL : APERÇU ET OBSERVATIONS

David Wilkins, *ancien ambassadeur des États-Unis au Canada*

- Le commerce ne semble pas être une priorité à Washington compte tenu du climat politique actuel.
- La question la plus importante pour les membres du Congrès américain, c'est de se faire réélire, et non de faire adopter l'ACEUM ou toute autre mesure.
- En 2020, il y aura 35 sièges au Sénat américain à renouveler, y compris sept sièges républicains pour lesquels les résultats pourraient être serrés.
- À la Chambre des représentants des États-Unis, les républicains auraient besoin d'un gain net de 20 sièges pour redevenir majoritaires, ce qui est peu probable.
- Il est également peu probable que l'ACEUM soit adopté par la Chambre des représentants avant les élections fédérales américaines, étant donné le nombre limité de jours de séances qu'il reste. Les parties intéressées devraient continuer à se battre pour que cela se concrétise, puisque c'est néanmoins possible.
- L'ACEUM serait adopté par la Chambre des représentants s'il était déposé aujourd'hui puisqu'au moins 40 à 50 représentants démocrates l'appuieraient, en plus de la majorité républicaine.

- On a fait valoir que les procédures de destitution du président Trump pourraient favoriser la ratification de l'ACEUM avant les prochaines élections fédérales américaines, puisque les représentants démocrates veulent montrer à l'électorat qu'ils peuvent à la fois gouverner et faire avancer des dossiers de premier plan à Washington.
- On pourrait également soutenir que les représentants démocrates qui ont voté contre l'ALENA ont intérêt à adopter l'ACEUM, car ne pas adopter le nouvel accord consiste à revenir par défaut à l'ancien accord et pourrait être perçu comme un appui à l'ALENA.
- Dans son plus récent budget, le Mexique n'a pas prévu de fonds pour les réformes du travail qui sont requises au titre de l'ACEUM, bien que des fonds puissent y être affectés par d'autres moyens.

Respectueusement soumis,

L'hon. Michael L. MacDonald,
sénateur et coprésident
Groupe interparlementaire
Canada–États-Unis

L'hon. Wayne Easter, C.P.,
député et coprésident
Groupe interparlementaire
Canada–États-Unis

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
ACTIVITÉ	Conférence de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine
DESTINATION	Washington, D.C., États-Unis
DATES	Du 6 au 8 octobre 2019
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Michael L. MacDonald L'hon. Paul Massicotte
CHAMBRE DES COMMUNES	
PERSONNEL	M. Brett Capwell
TRANSPORT	3 050,20 \$
HÉBERGEMENT	2 596,42 \$
HOSPITALITÉ	0,00 \$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	991.14 \$
CADEAUX OFFICIELS	0,00 \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	2 478,05 \$
TOTAL	8 974,07 \$