

Accord entre le Canada et les États-Unis sur leur frontière commune



MISE À JOUR 2000



Gouvernement
du Canada

Government
of Canada

Pour obtenir d'autres exemplaires de cet ouvrage,
veuillez vous adresser à la :

Direction générale des communications
Citoyenneté et Immigration Canada

Ottawa (Ontario) K1A 1L1

Tél. : (613) 954-9019

Télec. : (613) 954-2221

Internet : <http://www.cic.gc.ca>

© Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2000

N° de cat. : Ci51-95/2000F

ISBN 0-662-85045-9

Also available in alternative formats upon request.

Table des matières



Introduction	2
Contexte	3
Le chemin à parcourir	5
Initiatives commerciales liées à l'accord sur la frontière	6
Système de traitement des véhicules utilitaires	7
Collaboration pour la technologie de détection de la contrebande ..	9
Installations conjointes	13
Projet de simplification du transport routier des marchandises en transit	17
Échange d'agents de liaison	20
Examen conjoint de l'étude sur la sécurité de la frontière	21
Voyageurs	22
Programme de services d'inspection de remplacement	29
Gestion de l'accès au Canada et aux États-Unis	32
Conclusion	33



Introduction

LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS PARTAGENT LA PLUS

longue frontière non gardée du monde. Chaque année, des centaines de milliards de dollars en biens traversent la frontière, et on enregistre plus de 200 millions de passages frontaliers effectués par des personnes. Les deux pays tirent immensément profit du commerce transfrontalier, des voyages et du tourisme et travaillent en étroite collaboration pour améliorer la façon dont les voyageurs et les biens légitimes sont inspectés à la frontière. Pour protéger ces avantages mutuels, nous comprenons que les deux gouvernements doivent continuer à collaborer pour combattre les problèmes communs.





EN VERTU DE L'ACCORD ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-

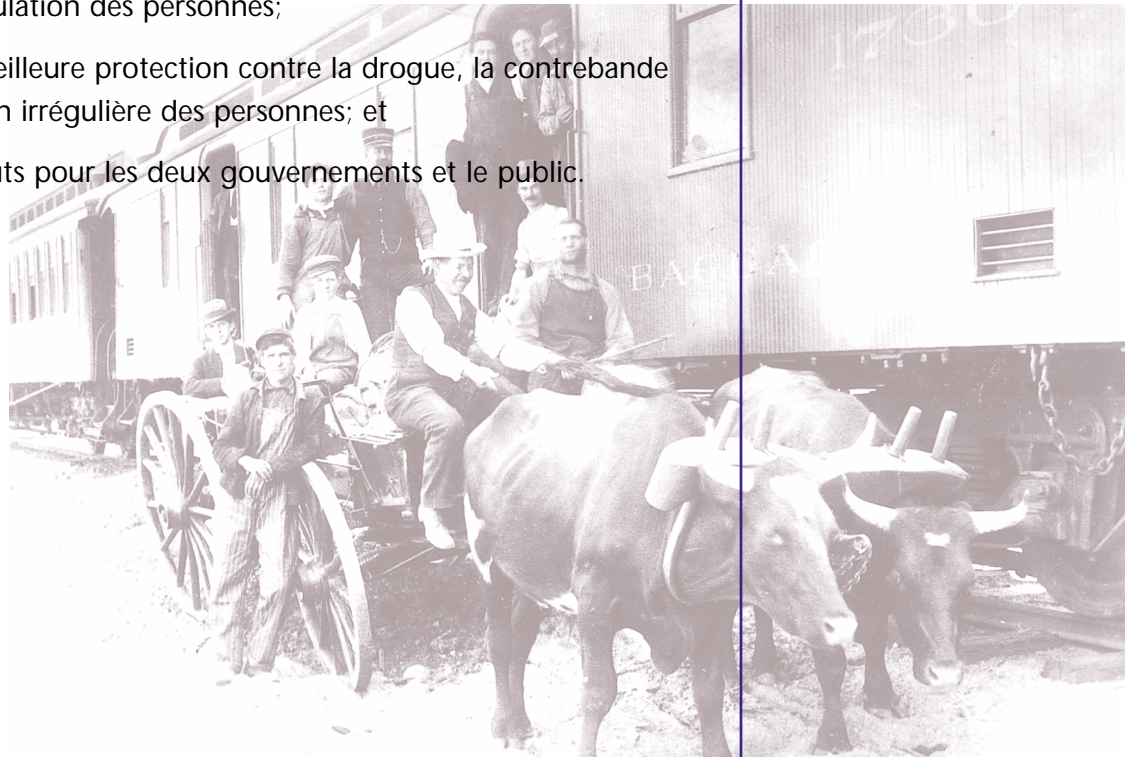
Unis sur notre frontière commune, le Canada et les États-Unis collaborent afin d'élaborer une nouvelle vision à l'égard de la frontière afin que celle-ci élargisse et conserve son caractère d'ouverture tout en assurant la protection de nos collectivités.

L'accord, annoncé le 25 février 1995, reconnaît que l'amélioration de l'efficacité de notre frontière commune exige coopération et coordination. En tant que partenaires, les deux pays ont la responsabilité de créer une frontière suffisamment souple pour respecter nos intérêts économiques et nous permettre de protéger la santé et la sécurité de nos citoyens.

L'accord sert de schéma directeur aux deux gouvernements en ce qu'il leur permet de renforcer leur partenariat en offrant à leurs citoyens des programmes et des services nouveaux et novateurs à un moment où les gouvernements réduisent leur taille et deviennent, face à leurs citoyens, davantage responsables sur le plan financier.

Par l'accord, les deux gouvernements s'engagent à :

- promouvoir les échanges internationaux;
- faciliter la circulation des personnes;
- fournir une meilleure protection contre la drogue, la contrebande et la circulation irrégulière des personnes; et
- réduire les coûts pour les deux gouvernements et le public.





Depuis 1995, les deux pays travaillent en partenariat pour mettre en œuvre un certain nombre d'initiatives liées à l'accord. Un comité de coordination, composé de représentants de divers organismes gouvernementaux d'inspection de la frontière, dirige la mise en œuvre de ces initiatives. Les organismes représentés sont : le Service d'immigration et de naturalisation des États-Unis (SINEU), Citoyenneté et Immigration Canada (CIC), les services américains des douanes (United States Customs Service - USCS) et l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC), le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) et le Department of State (DOS). D'autres ministères et organismes ont participé de façon ponctuelle.

En 1997, le président Clinton et le premier ministre Chrétien ont réaffirmé leur engagement en ce qui concerne l'accord en annonçant un certain nombre de nouvelles mesures conjointes, comme des services accrus offerts aux petites collectivités qui bordent la frontière.

En octobre 1999, le premier ministre Chrétien et le président Clinton ont confirmé le principe directeur de coopération frontalière entre le Canada et les États-Unis en créant le partenariat Canada-États-Unis.

Par ailleurs, la collaboration frontalière continue de s'améliorer grâce à des initiatives bilatérales comme Vision de la frontière du SINEU et de CIC et le forum sur les crimes transfrontaliers, initiatives qui s'ajoutent à l'accord et au partenariat Canada-États-Unis. Vision de la frontière s'emploie à faire adopter une démarche stratégique régionale relative aux questions de l'immigration. Le forum sur les crimes intensifie la collaboration et la mise en commun d'informations entre nos deux pays dans la lutte aux crimes transnationaux.

Le chemin à parcourir



LES DEUX PAYS S'ENGAGENT À MODERNISER LEUR

frontière commune afin de faciliter les voyages légitimes, d'éliminer les dangers mutuels, d'améliorer le respect des lois des deux pays et de gérer efficacement le volume toujours plus grand d'échanges commerciaux et de déplacements afin de réduire les pressions exercées sur les ressources et les infrastructures frontalières.

Les principes directeurs de la frontière commune pour le 21^e siècle comprennent la simplification et l'harmonisation des politiques et de la gestion liées à la frontière, l'intensification de la collaboration à la frontière et au-delà et la collaboration concernant des menaces communes à l'extérieur des États-Unis et du Canada.

Le travail effectué jusqu'à maintenant est des plus encourageants et montre que les deux gouvernements sont déterminés à faire de la frontière Canada-États-Unis un modèle de collaboration et d'efficacité. Dans le présent rapport, nous présenterons nos réalisations récentes et jetterons un coup d'œil aux travaux en cours. Nous traiterons également des défis auxquels nous faisons face dans nos efforts pour rendre notre frontière plus adaptée aux besoins de nos citoyens et des entreprises.





Initiatives commerciales liées à l'accord sur la frontière

EN CE DÉBUT D'UN NOUVEAU SIÈCLE, LES RESPONSABLES

de l'administration des douanes des États-Unis et du Canada continuent de simplifier, d'harmoniser et de moderniser les formalités douanières le long de notre frontière commune. Nous reconnaissons la nécessité d'améliorer les règles du jeu pour ce qui est du trafic commercial et nous étudions des moyens de simplifier la circulation des marchandises.

L'ACDR et l'USCS collaborent à l'élaboration de politiques, de processus et de procédures relatifs à la frontière afin de faciliter la circulation des biens commerciaux légitimes. Nous cherchons activement des façons d'harmoniser les systèmes ainsi que d'éliminer les procédures inutiles et les engorgements afin d'accélérer la circulation des biens entre les deux pays, et pour que les exportateurs, les importateurs et le milieu commercial profitent de modalités améliorées.

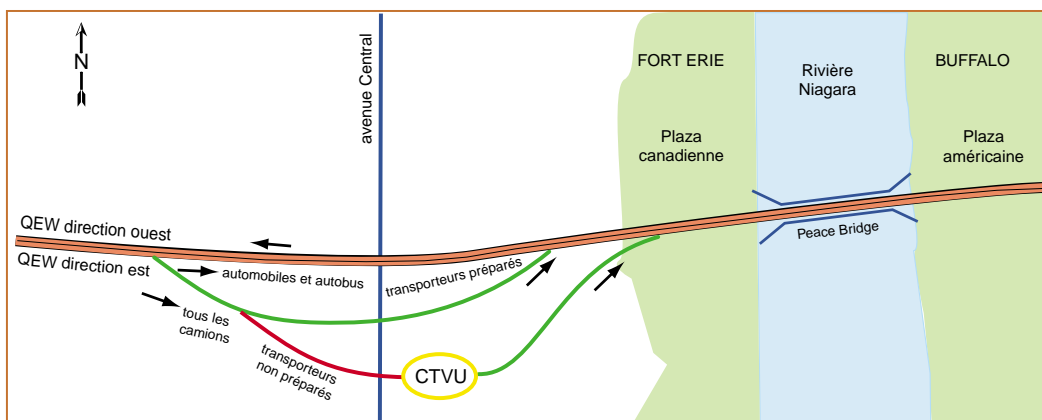
Système de traitement des véhicules utilitaires



LE CENTRE DE TRAITEMENT DES VÉHICULES UTILITAIRES

(CTVU) a été mis sur pied afin d'éliminer les retards de traitement et la congestion qui sont directement attribuables à un manque de préparation des documents de la part des camions qui se dirigent vers les États-Unis à partir du Canada. Le CTVU sépare en fait les transporteurs préparés de ceux qui ne le sont pas. Les transporteurs dûment préparés peuvent passer directement à la douane américaine sans avoir à subir les retards que subiront les conducteurs non préparés.

Cette initiative, conçue pour réduire au minimum les retards majeurs au moment de traverser les ponts le long de la frontière, était en cours d'élaboration pendant la plus grande partie de 1999. Elle a été appliquée aux camions commerciaux qui se dirigent vers les États-Unis en empruntant le pont nommé Peace Bridge à Fort Erie, en Ontario, au Canada, dès le 1^{er} novembre 1999. Le CTVU de Fort Erie est exploité par l'administration responsable du Peace Bridge, joue le rôle d'installation d'étape pour véhicules commerciaux, règle la circulation et garantit que les documents d'importation adéquats sont remis à l'USCS qui pourra les examiner. Le CTVU ne compte pas d'agents des douanes canadiens ou américains sur place.





Avant de se diriger vers les États-Unis, les chauffeurs non préparés doivent s'arrêter, stationner leur camion dans une zone d'étape, fournir les documents à un préposé au traitement des documents, attendre que l'on pose un code à barres unique sur chaque facture commerciale et sur le manifeste du camion et veiller à ce que les documents soient envoyés par télécopieur aux courtiers en douane aux États-Unis. Une fois que les documents ont été remis à l'USCS, les chauffeurs sont libres de poursuivre leur route.

La mise en place du concept de CTVU offre des avantages importants aux transporteurs, aux services des douanes, aux expéditeurs, aux importateurs et aux responsables des ponts. Ainsi il est possible de passer plus rapidement aux douanes et d'améliorer la productivité et l'efficacité de l'équipement. De plus, l'engorgement des routes et les retards causés par les transporteurs non préparés sont réduits au minimum.

On étudie la possibilité d'appliquer le concept de CTVU à d'autres passages frontaliers à gros volume.

Collaboration pour la technologie de détection de la contrebande



LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS COLLABORENT AFIN DE

trouver des façons plus efficaces de mettre à profit leurs succès en matière d'interception et d'améliorer le travail traditionnel des douanes dans la lutte à la contrebande. Pour combattre la menace de contrebande grandissante, les deux administrations des douanes travaillent de concert à l'élaboration et à la distribution d'équipements perfectionnés de détection de la contrebande et d'exécution de la loi afin d'améliorer notre capacité de détecter les biens non admissibles. Notre partenariat a permis de réduire les coûts de recherche, de mise au point et d'acquisition de matériel, et a de plus permis aux agents des douanes de réduire au minimum le temps d'attente pour les voyageurs et les biens commerciaux légitimes en accélérant les formalités douanières et en appliquant des méthodes plus rapides et discrètes de détection de la contrebande.

PROJET DE DÉTECTION DES PRODUITS CHIMIQUES ET D'ÉQUIPEMENTS RADIOGRAPHIQUES

L'ADRC et l'USCS sont à l'étape de la mise au point d'un certain nombre de systèmes de détection de produits chimiques et d'équipements radiographiques afin de déceler la contrebande.

Techniques de détection des vapeurs

Le ministère américain de la Défense met actuellement à l'essai différentes techniques de détection de vapeurs afin de déceler la cocaïne.

La mise en place d'un système de détection des vapeurs réduira le temps nécessaire pour fouiller les conteneurs, ce qui épargnera temps et argent au milieu commercial.





Prototype d'un système de détection au potassium-40



L'USCS et l'ADRC luttent contre le transport en vrac de marijuana par la mise au point et le financement de projets comme celui du système prototype perfectionné de détection au potassium-40. Celui-ci contient un ensemble de détecteurs utilisés pour évaluer le contenu de

conteneurs chargés sans avoir à les décharger, ce qui réduit le temps d'attente de nos clients. Le système est actuellement utilisé au poste-frontière de Lacolle, au Québec.

Système d'inspection des véhicules et des chargements

Le système d'inspection des véhicules et des chargements (VACIS) est un système innovateur et perfectionné qui permet d'inspecter tout un conteneur. Il produit par rayons gamma des images des tracteurs, des remorques et des véhicules de tourisme. Le VACIS est conçu de façon à permettre d'effectuer une inspection rapide et efficace — habituellement en trois minutes — ce qui épargne le temps et les frais liés au déchargement des marchandises. Le système par rayons gamma est sécuritaire et peut pénétrer plus profondément que les rayons X tout en émettant moins de radiations.

Contrairement aux rayons X, qui font appel à une source artificielle, les rayons gamma font appel à une source de radiations naturelles. Un balayage ordinaire par rayons gamma d'une remorque émet un deux centième des radiations émises par une radiographie pulmonaire. L'USCS a mis le VACIS en application dès décembre 1999 au poste frontalier Hidalgo/Pharr à la frontière sud-ouest. L'ADRC évalue actuellement le système afin de déterminer sa capacité de pénétrer une grande diversité de produits commerciaux véritables dans les conteneurs de transport routier et maritime.



Système d'inspection des palettes par radiographie

L'ADRC travaille en partenariat avec l'industrie canadienne pour adapter ses besoins à un système prototype commercial d'inspection des palettes à l'aide de rayons X. Un tel système nous permettrait de pénétrer profondément des palettes et des chargements divers.

Équipement radiographique sur roulettes

L'équipement radiographique mobile sur roulettes peut être amené à l'arrière des conteneurs, ce qui élimine le besoin pour les agents de douanes de décharger les cargaisons pour effectuer les activités de fouille et de saisie. Cette technologie améliorée s'est traduite par des économies pour le milieu du commerce et par un taux d'inspection accru de l'ADRC. L'équipement radiographique est utilisé à 14 endroits au Canada.

Détection canine

Depuis de nombreuses années, l'administration des douanes compte sur des chiens pour aider à détecter la contrebande. L'ADRC et l'USCS poursuivront cette tradition par la mise au point d'un système qui aidera les chiens à mieux faire leur travail, soit un système qui fait circuler l'air qui se trouve à l'intérieur d'un conteneur. Il suffit alors de promener un chien autour du conteneur pour qu'il sente les stupéfiants qui s'y trouvent cachés.





PLANS D'AVENIR

À mesure que la technologie s'améliorera, les deux services des douanes s'engagent à continuer d'effectuer l'évaluation conjointe de technologies de détection discrètes nouvelles ou en émergence :

- les équipements radiographiques à haute énergie
- l'imagerie en infrarouge, et
- le dispositif de détection par ultrasons

qui pourraient être appliquées dans les zones commerciales et là où l'on retrouve des voyageurs à risque élevé.

Installations conjointes



PRÉPARATION DE L'AVENIR

DANS LE CADRE DE L'ACCORD ENTRE LE CANADA ET LES États-Unis sur leur frontière commune, l'objectif des installations conjointes est de réduire les coûts pour les deux gouvernements en étudiant des moyens de partager les installations des services d'inspection à la frontière.

Au cours des quatre dernières années, plusieurs projets conjoints de construction ont été inventoriés pour les principaux passages frontaliers qui avaient besoin d'être remplacés ou qui nécessitaient des rénovations importantes. Ces projets permettront de réduire l'espace nécessaire par une meilleure utilisation des locaux qui ne sont pas habituellement utilisés à leur capacité maximale (p. ex. les salles de formation et de réunion). De plus, les nouveaux immeubles permettront d'accueillir les agences de services frontaliers des deux pays sous le même toit ou à proximité, ce qui augmentera la sécurité des employés et du public qui voyage, et raffermira notre partenariat tout en favorisant une collaboration accrue entre le Canada et les États-Unis.

ÉTAPE DE LA CONCEPTION

La conception des trois projets conjoints de construction est presque terminée. La construction est la prochaine étape du processus. Il s'agit des postes frontières de :

- Sweetgrass, Montana/Coutts, Alberta;
- Poker Creek, Alaska/Little Gold Creek, Yukon;
- Oroville, Washington/Osoyoos, Colombie-Britannique.

Chaque projet permettra de remplacer des immeubles et des infrastructures désuets par des installations perfectionnées permettant de faciliter la circulation des biens et des personnes pendant une bonne partie du 21^e siècle.



1. Sweetgrass, Montana/Coutts, Alberta

Cet endroit compte pour le plus gros volume de circulation entre l'État du Montana et la province de l'Alberta. Le passage frontalier réunit l'autoroute inter-États 15 des États-Unis — l'une des autoroutes les plus importantes dans l'axe nord-sud, dont le début se trouve à la frontière des États-Unis et du Mexique à San Diego, et qui relie Los Angeles, Las Vegas et Salt Lake City — et l'autoroute 4 qui mène à la ville de Calgary.

Une étude de faisabilité recommandait la mise en place d'installations communes pour l'édifice servant aux voyageurs et de deux édifices distincts pour la circulation commerciale. Les services d'un cabinet d'architectes ont été retenus pour effectuer une conception détaillée à livrer à l'automne 2000. La date prévue pour le début de la construction est le 30 avril 2001, et celle de l'occupation des installations terminées est septembre 2003. Ces locaux réuniront les employés de douanes, d'immigration et d'agriculture des deux pays. (La figure 1 présente une esquisse de ce à quoi pourraient ressembler les nouvelles installations.) Des concepts seront élaborés pour des installations conjointes d'inspection des animaux près des installations du ministère de l'Agriculture des États-Unis à Sweetgrass, Montana.



Figure 1



2. Poker Creek, Alaska/Little Gold Creek, Yukon

C'est le poste-frontière le plus au nord en Amérique du Nord. Il relie la ville de Dawson Creek aux villes de l'Alaska par l'autoroute Taylor Top of the World. Il s'agit d'un point d'entrée saisonnier, qui ne fonctionne que pendant les mois d'été, après quoi la route est impraticable et le poste-frontière est fermé. L'installation conjointe est relativement petite, compte tenu du volume de circulation modeste. Comme il s'agit de locaux en région éloignée, ce projet comprend également des unités résidentielles pour les employés.

La phase de conception de cette installation est terminée : la construction a commencé au printemps 2000, et l'aménagement dans les nouveaux locaux est prévu pour mai 2001 (voir la figure 2).

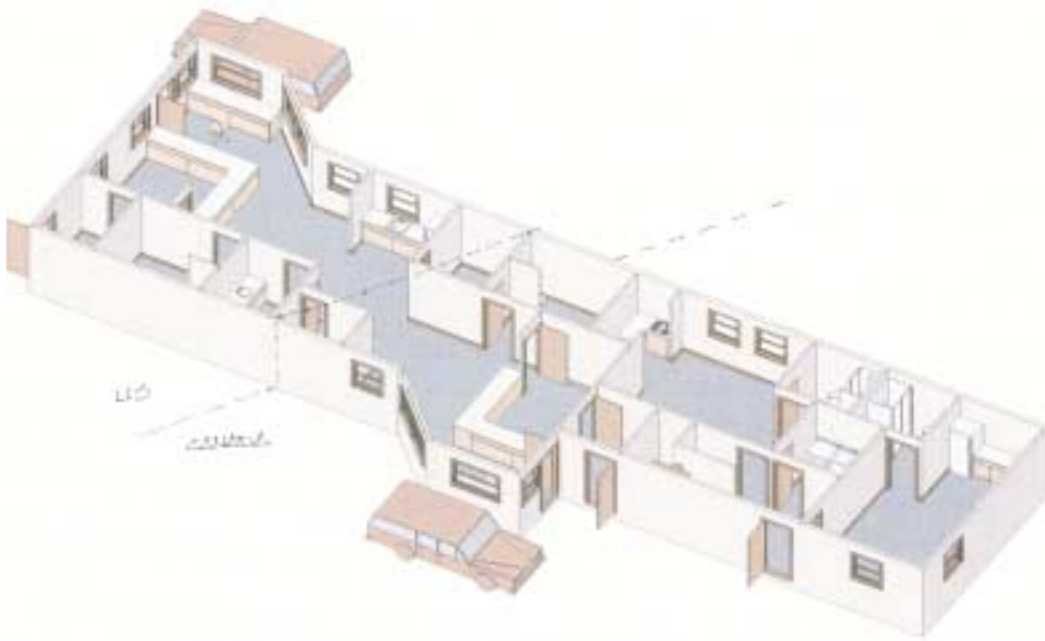


Figure 2



3. Oroville, Washington/Osoyoos, Colombie-Britannique

Ce bureau dessert l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la vallée de l'Okanagan et la région centrale de l'État de Washington. Le nombre de voyageurs est relativement élevé en raison du tourisme. On finalise les détails du projet depuis 1997 et la conception préliminaire a récemment été approuvée. On prévoit entreprendre la construction en juillet 2001, et tout devrait être terminé pour l'été 2003 (voir les figures 3 et 4).



Figure 3



Figure 4

PLAN D'AVENIR

Pendant l'élaboration de ces projets, les deux pays ont dû faire face à de nombreuses difficultés, allant de la fluctuation du taux de change jusqu'aux différences entre les politiques et les lois. Une fois que ces projets de construction seront terminés, on pourra poursuivre cette initiative par des efforts conjoints de planification et l'évaluation des gains d'efficacité et des possibilités qui s'offrent. Malgré ces problèmes, le Canada et les États-Unis tiennent au concept d'installations conjointes et partagées.

Projet de simplification du transport routier des marchandises en transit



LE COMMISSAIRE DU SERVICE AMÉRICAIN DES DOUANES,
l'honorable Raymond W. Kelly, a déclaré :

« C'est un accord où tout le monde est gagnant. Le gouvernement canadien est gagnant, le gouvernement américain également, de même que les transporteurs transfrontaliers. »

EN QUOI CONSISTE LE PROJET DE SIMPLIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER DES MARCHANDISES EN TRANSIT?

Il s'agit d'une entreprise conjointe du service américain des douanes et de l'Agence des douanes et du revenu du Canada visant à simplifier les documents exigés pour les déplacements de transit des cargaisons sur les routes au Canada et aux États-Unis. Des projets pilotes ont été mis en place aux passages frontaliers entre le sud de l'Ontario et le Michigan et entre le sud de l'Ontario et l'État de New York. Les formalités ont ensuite été mises en œuvre à l'échelle nationale tout le long de la frontière Canada-États-Unis.

ANCIEN PROCESSUS : QUATRE ARRÊTS

Les anciennes formalités douanières prévoyaient quatre arrêts :

1. Les transporteurs s'arrêtaient aux douanes quand ils quittaient le pays exportateur pour faire vérifier les documents et le chargement;
2. Ensuite, ils s'arrêtaient aux douanes du pays de transit;
3. Ils se présentaient à l'exportation lorsqu'ils quittaient le pays de transit;
4. Ils s'arrêtaient encore aux douanes lorsqu'ils revenaient dans le pays exportateur.



NOUVEAU PROCESSUS : DEUX ARRÊTS

Le projet de simplification du transport routier des marchandises en transit a permis l'établissement d'un processus en deux étapes où le transporteur présente un document pour le déplacement en transit à l'arrivée aux douanes dans le pays de transit et s'arrête ensuite aux douanes lorsqu'il entre à nouveau dans le pays d'exportation.

Le processus en deux étapes a été mis en œuvre à l'échelle nationale à la suite d'une déclaration commune sur la collaboration concernant le projet pilote de simplification du transport routier des marchandises en transit, signée à Washington le 17 mai 1999 par l'honorable Herb Dhaliwal, alors ministre du Revenu national, et le commissaire du United States Customs Service, l'honorable Raymond W. Kelly.

Qu'est-ce que cela changera pour les transporteurs?

- Moins de congestion dans les voies d'exportation, ce qui se traduira par une circulation plus fluide;
- Une réduction des risques pour la santé et la sécurité des chauffeurs qui devaient traverser les voies de circulation pour présenter leurs documents;
- Des économies importantes en temps et en argent pour les transporteurs routiers — environ 30 minutes par déplacement.

Les transporteurs routiers comme les deux administrations douanières profitent de la mise en œuvre de ce projet puisqu'ils peuvent réaffecter ces ressources à des activités permettant d'offrir des services à valeur ajoutée.



« C'est certain que l'arrêt unique à la frontière nous fait gagner du temps ... Le fait que les conducteurs n'aient pas à descendre de leur tracteur et à traverser plusieurs voies de circulation est certainement plus sécuritaire. Avant, nous avions du mal à trouver des chauffeurs pour les chargements à destination du Canada en raison des retards aux postes-frontières. Il semble que nous n'avons plus ce genre de problème. »

— Le directeur d'une entreprise de transport



Échange d'agents de liaison

EN 1999, COMPTE TENU DE LA COMPLEXITÉ ET DE LA portée à long terme de certaines des initiatives liées à l'accord, l'ADRC et l'USCS ont mis sur pied un programme d'agents de liaison afin de mieux comprendre les activités de l'autre partie et d'obtenir une collaboration et une coordination meilleures pour l'élaboration de ces initiatives.

Ce programme prévoit un échange d'experts pour des périodes précises, ce qui donne aux agents l'occasion d'acquérir une connaissance approfondie des aspects techniques des initiatives de même que de la culture d'entreprise propre aux initiatives liées à l'accord. Les agents ont ensuite la responsabilité de faire en sorte que le côté technique des initiatives soit bien compris par l'administration de leur pays.

Quatre échanges ont eu lieu en 1999. Les agents de l'USCS se sont renseignés sur les programmes de voyageurs et les programmes commerciaux du Canada tandis qu'un agent de l'ADRC a étudié la démarche des États-Unis relative à la gestion des risques après la vérification.

Le programme d'échange d'agents de liaison est un exemple de la détermination de l'ADRC et de l'USCS à travailler en collaboration pour ce qui est des initiatives liées à l'accord.

Examen conjoint de l'étude sur la sécurité de la frontière



LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA FONT FACE À DES MENACES

extérieures sous forme de terrorisme international, de criminalité transnationale, de contrebande de drogue et d'introduction organisée de clandestins. Ces problèmes communs font que les deux pays doivent absolument travailler ensemble pour élaborer une stratégie coordonnée.

Le Canada et les États-Unis ont établi une vaste gamme de mécanismes pour améliorer leur sécurité. Pour mieux relever ces défis et mieux nous positionner afin de réagir à ces menaces, les quatre organismes d'inspection (l'ADRC, CIC, le SINEU et l'USCS) ont entrepris un examen des processus des douanes et de l'immigration liés aux communications, à la formation, au respect de la frontière, à la mise en commun de renseignements et au contrôle, dans la mesure où ils s'appliquent à la menace présentées par le terrorisme, la criminalité et la contrebande.

Le but de cette étude est de cerner les meilleures pratiques permettant de cibler les mouvements illicites de biens et de personnes, et d'en faciliter la mise en commun, tout en permettant de réagir plus efficacement aux futures situations critiques. On mettra d'abord l'accent sur les aéroports et les ports maritimes. Cela permettra aux organismes d'étudier de nouvelles possibilités de collaboration dans le domaine de la mise en commun des renseignements et de leur analyse, et de gérer conjointement et de façon plus efficace les problèmes de sécurité.



Voyageurs

PASSAGE DE LA FRONTIÈRE FACILITÉ POUR LES VOYAGEURS

AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES, LE CANADA ET

les États-Unis ont travaillé de concert pour simplifier les formalités de douane et d'immigration pour les voyageurs. Nous avons mis en œuvre un certain nombre de programmes et de services fondés sur la technologie qui accélèrent les formalités douanières des voyageurs et des touristes préapprouvés à faible risque. Grâce à l'utilisation d'une technologie de pointe, nous avons pu adapter les programmes aux besoins particuliers de certains groupes de voyageurs et de certaines zones le long de la frontière canado-américaine. Les programmes présentent de légères différences selon le mode de transport et l'endroit où est situé le point d'entrée, mais visent tous à faciliter le déplacement des voyageurs qui présentent peu de risques, tout en préservant la sécurité et l'intégrité de la frontière. Notre objectif à long terme est d'harmoniser les autres processus d'inspection canadiens et américains, qu'il s'agisse de transport aérien, maritime ou routier, en nous tournant vers la technologie et l'utilisation de cartes.

CANPASS AUTOROUTE

PORTPASS VOIES RÉSERVÉES AUX FRONTALIERS (VRF)

Les programmes destinés aux voyageurs qui empruntent souvent l'autoroute pour traverser la frontière sont conçus pour permettre aux frontaliers à faible risque de passer rapidement la frontière. Ces personnes peuvent emprunter des voies spéciales d'accès pour véhicules, ce qui réduit le temps d'inspection. Au Canada, le programme s'appelle **CANPASS Autoroute** et, aux États-Unis, on l'appelle **PORTPASS Voies réservées aux frontaliers (VFR)**.

Les programmes CANPASS Autoroute et PORTPASS sont offerts aux citoyens et aux résidents permanents du Canada et des États-Unis. Les personnes qui souhaitent participer à ces programmes n'ont qu'à présenter un formulaire de demande et à se soumettre à un contrôle de sécurité. Une fois acceptés dans le programme, les participants reçoivent une trousse qui comprend une vignette pour leur véhicule.



Actuellement, il existe plusieurs différences entre les programmes CANPASS et PORTPASS. Par exemple, les personnes visées doivent présenter un formulaire de demande distinct pour le Canada et les États-Unis. Nous travaillons actuellement à l'harmonisation de ces deux processus et nous élaborons un processus conjoint pour permettre l'entrée de voyageurs préapprouvés à faible risque qui entrent dans les deux pays. Même si l'harmonisation semble simple, il s'agit en fait d'une entreprise pleine de défis. Nous sommes néanmoins déterminés à élaborer un processus plus simple et plus efficace dont profiteront les voyageurs.





PROJET PILOTE HARMONISÉ CONCERNANT L'AUTOROUTE (NEXUS)

Nous travaillons actuellement à un projet visant à mettre au point un programme pilote harmonisé pour le passage à la frontière à l'intention des voyageurs à faible risque préapprouvés qui entrent au Canada et aux États-Unis. Pour mettre le projet à l'essai, nous utiliserons des équipements comme les lecteurs de plaques d'immatriculation et des cartes d'identification du côté canadien de la frontière et, du côté américain, la technologie de lecture de cartes par proximité. Nous croyons pouvoir mettre en œuvre ce programme pilote des deux côtés de la frontière à Sarnia (Ontario) — Port Huron (Michigan) à l'automne 2000.

Les caractéristiques harmonisées du programme NEXUS comprennent : des exigences communes quant à l'admissibilité, un régime commun de sanctions, un processus d'inscription conjoint, une carte commune, un seul formulaire de demande et une seule feuille de directives. Le projet pilote NEXUS offre des avantages aux deux agences d'inspection et aux voyageurs.

On effectuera une évaluation du projet pilote, de même que d'autres systèmes d'inspection de remplacement choisis à certains endroits le long de la frontière. Cela nous permettra de déterminer la meilleure méthode à adopter pour l'harmonisation future et l'élargissement des programmes d'inspection de remplacement pour les autoroutes du Canada et des États-Unis.





CANPASS BATEAUX PRIVÉS/PORTPASS BATEAUX PRIVÉS

Le programme visant les bateaux privés simplifie les procédures de déclaration des propriétaires de bateaux privés qui utilisent fréquemment les voies navigables entre le Canada et les États-Unis. Les personnes inscrites au programme utilisent un système de déclaration par téléphone pour obtenir la permission d'un agent des douanes ou de l'immigration d'entrer au Canada ou aux États-Unis, jusqu'à quatre heures avant l'heure d'arrivée prévue. Tous les biens importés doivent être déclarés pendant la conversation téléphonique avec l'agent des douanes. Si le propriétaire de bateau doit payer des droits de douane et des taxes, l'agent des douanes en service lui expliquera comment procéder. Les agents des douanes et de l'immigration effectueront des vérifications intermittentes pour assurer le respect des lois. Les propriétaires de bateaux pourront ensuite accoster dans n'importe laquelle des marinas approuvées du Canada et des États-Unis.

Même les voyageurs non inscrits pourront bénéficier de la déclaration par téléphone. Les intéressés n'auront qu'à se rendre à un poste de déclaration désigné au Canada ou aux États-Unis et présenter leur déclaration aux douanes par téléphone. L'agent des douanes avisera ensuite les voyageurs qu'ils sont libres de quitter le poste de déclaration désigné et d'entrer au Canada ou aux États-Unis, ou qu'ils doivent attendre que les agents des douanes et de l'immigration effectuent une vérification et un examen sur place pour assurer le respect des lois.

Les programmes du Canada et des États-Unis sont semblables sans être pareils. Grâce à nos efforts de collaboration, nous avons élaboré un programme qui offre un service en une seule étape aux propriétaires de bateaux privés. Ce programme fonctionne au Grand-Lac, à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. On a recours à certaines technologies, comme les lecteurs de cartes et les vidéophones, pour vérifier l'identité des personnes.

La procédure est simple : les participants reçoivent une carte de membre dotée d'une bande d'information magnétique qui, balayée une fois, fournit l'autorisation d'entrer dans les deux pays.



Un vidéophone est installé au même endroit que le lecteur de cartes, et les voyageurs non inscrits n'ont qu'à ouvrir la porte de la cabine téléphonique, à soulever le récepteur et à peser sur la touche où se trouve le drapeau du pays où ils souhaitent entrer.

Les personnes qui se dirigent vers les États-Unis seront mises en communication avec un agent américain de Houlton, dans le Maine. L'agent interrogera le voyageur et, le cas échéant, accordera l'admission aux États-Unis.

Les voyageurs qui se dirigent vers le Canada seront mis en communication avec un agent canadien au Centre des déclarations par téléphone de Hamilton, en Ontario. L'agent interrogera le voyageur et, le cas échéant, lui accordera l'admission au Canada.

Le projet pilote de déclaration saisonnière est utilisé au Québec depuis 1997.

CANPASS AÉROPORTS/ INSPASS

Les programmes de voyageurs dans les aéroports facilitent l'entrée des grands voyageurs à faible risque préapprouvés dans certains points d'entrée aéroportuaires. Ce processus d'approbation accéléré est offert depuis 1995 aux passagers des lignes aériennes qui remplissent les conditions et qui voyagent fréquemment entre le Canada et les États-Unis.

Au Canada, le processus accéléré dans les aéroports est connu sous le nom de **CANPASS Aéroports** et, aux États-Unis, sous le nom de **INSPASS**.





Le programme CANPASS Aéroports fonctionne actuellement à l'aéroport international de Vancouver. Le programme INPASS fonctionne aux aéroports de Miami, de Los Angeles, de New York, de Newark, de Vancouver et de Toronto.

Ces processus permettent aux voyageurs fréquents présélectionnés qui entrent au Canada et aux États-Unis de passer outre à l'entrevue personnelle à la première inspection des agences d'inspection américaines et canadiennes et d'utiliser un kiosque automatisé. Les voyageurs feront quand même l'objet de vérifications intermittentes de la part des agents des douanes et de l'immigration.

En raison du succès de CANPASS, le gouvernement canadien est en train de réviser le programme des aéroports et étendra le concept à d'autres aéroports importants du Canada. Le programme révisé sera connu sous le nom de Système de traitement accéléré des passagers (STAP). Le STAP aura recours à un identificateur biométrique, de même qu'à un système de préinscription semblable au système utilisé par les États-Unis pour INPASS.

Le STAP est élaboré en partenariat avec le Conseil des aéroports du Canada, qui représente les aéroports internationaux les plus importants, et le gouvernement du Canada, c'est-à-dire CIC, le Bureau des passeports et l'ADRC. Au début, la composante du gouvernement du Canada du STAP permettra aux voyageurs préinscrits d'utiliser un kiosque pour passer la première inspection automatisée. Le système intègre des capacités de gestion du risque améliorées, notamment l'utilisation de la technologie biométrique pour confirmer l'identité de la personne et vérifier son admissibilité au Canada.



Au cours de la dernière décennie, l'industrie aérienne a connu une croissance incroyable sur le plan des voyages internationaux. Le Canada et les États-Unis font face à cette situation par un usage accru de la technologie, un service plus rapide et plus efficient et une simplification de leurs activités.

CANPASS AÉRONEF PRIVÉ/GATE

Ce programme a été mis en place en 1996 à l'intention des voyageurs qui se rendent fréquemment au Canada et aux États-Unis à bord d'aéronefs appartenant à des entreprises ou à des particuliers qui sont enregistrés au Canada ou aux États-Unis et qui transportent 15 passagers ou moins. Au Canada, le programme s'appelle **CANPASS Aéronef privé** et aux États-Unis, il est connu sous le nom de **GATE**.

Le processus est simple : les participants autorisés qui voyagent souvent téléphonent aux douanes pour les aviser de leur arrivée, puis se dirigent vers l'aéroport.

Les voyageurs préapprouvés peuvent aussi entrer au pays en tout temps aux heures d'ouverture de l'aéroport.

Pour qu'un propriétaire d'aéronef puisse profiter des privilèges de CANPASS, toutes les personnes qui voyagent à bord de son appareil doivent être inscrites au programme. Bien que ce processus ait simplifié les procédures de déclaration pour les propriétaires d'aéronefs privés, il posait des difficultés aux entreprises qui exploitent des aéronefs commerciaux.

C'est pourquoi, en octobre 1998, on a mis en œuvre le programme CANPASS Aéronef d'entreprises. Ce programme élargit le groupe de détenteurs de permis potentiels et permet le transport d'un nombre limité de quatre non-détenteurs de permis à chaque vol, tout en accordant au vol les privilèges d'atterrissage prévus par CANPASS.

Programme de services d'inspection de remplacement



RELEVER LE DÉFI

LA COLLABORATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

a été extraordinairement fructueuse lorsque les deux pays ont travaillé à établir des programmes et des services qui permettent d'offrir des services de qualité supérieure aux résidents. Grâce au programme de services d'inspection de remplacement (PSIR), les résidents qui vivent dans des collectivités rurales le long de la frontière ont pu en profiter.

Le PSIR a été adopté en 1997 à la suite d'une entente intervenue entre le premier ministre Chrétien et le président Clinton en vue d'améliorer le niveau des services offerts aux collectivités rurales : il s'agissait de prolonger les heures d'activité dans 22 points d'entrée éloignés à faible volume. Un service 24 heures est offert aux voyageurs préapprouvés à faible risque dans tous les postes-frontières désignés, et la sécurité à la frontière est accrue grâce à l'installation de caméras de surveillance.

LE DÉFI

Bien que les deux pays soient déterminés à atteindre les objectifs du programme, la technologie et les exigences nationales de chaque pays posent certaines difficultés. Aux États-Unis, la loi exige que toute personne qui cherche à entrer au pays subisse une entrevue en personne avec un agent de l'immigration. Pour veiller à ce que



les droits de ces personnes ne soient pas enfreints, le SINEU, en collaboration avec l'USCS, a mis à l'essai des technologies qui offrent la possibilité d'une entrevue en personne, sur demande. On a choisi à cette fin un système interactif connu sous le nom de Système d'inspection par vidéo en région éloignée (SIVRE).



Le choix d'une technologie rentable s'est révélé difficile pour le Canada. Un certain nombre de systèmes vidéos interactifs ont été évalués, et on a déterminé qu'un lecteur de cartes magnétiques, complété par une surveillance intense par caméras vidéos, répondrait aux exigences canadiennes.

INSTALLATION

Le lecteur de cartes et l'équipement de surveillance vidéo sont maintenant installés dans 18 des 22 endroits désignés. Dans quatre bureaux du Nouveau-Brunswick et à Coronach (Saskatchewan), l'équipement permet des heures prolongées de service et une plus grande sécurité à la frontière. Dans les 13 autres endroits, l'équipement est utilisé avec succès à des fins de surveillance nocturne seulement. Les États-Unis connaissent certaines difficultés administratives qui retarderont l'adoption des heures de service prolongées. La technologie est en place aux endroits suivants :

Forest City (N.-B.)	Forest City (ME)
Fosterville (N.-B.)	Orient (ME)
Bloomfield (N.-B.)	Monticello (ME)
River de Chute (N.-B.)	Easton (ME)
Chartierville (Qué.)	Pittsburg (NH)
Goodlands (Man.)	Carbury (ND)
Snowflake (Man.)	Hannah (ND)
Cartwright (Man.)	Hansboro (ND)
Windygates (Man.)	Maida (ND)
Emerson East (Man.)	Noyes (MN)
Piney (Man.)	Pinecreek (MN)
Torquay (Sask.)	Ambrose (ND)
Northgate (Sask.)	Northgate (ND)
Coronach (Sask.)	Scobey (MT)
Big Beaver (Sask.)	Whitetail (MT)
Aden (Alb.)	Whitlash (MT)
Chopaka (C.-B.)	Nighthawk (WA)
Midway (C.-B.)	Ferry (WA)



AVANTAGES

Le Programme de services d'inspection de remplacement joue déjà un rôle des plus importants dans la simplification et la modernisation de la frontière Canada-États-Unis. Les avantages de l'investissement dans la technologie sont déjà évidents. Plusieurs personnes qui traversent notre frontière commune sans se déclarer aux douanes ni à l'immigration ont été détectées, et la technologie de surveillance a fourni des preuves pour prendre des mesures d'exécution de la loi.





Gestion de l'accès au Canada et aux États-Unis

LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS ONT COMME OBJECTIF À

long terme d'instaurer la vision d'une frontière commune qui préserve et renforce le concept du passage frontalier simplifié tout en répondant aux préoccupations causées par les mouvements d'immigrants clandestins vers l'Amérique du Nord. En particulier, les deux pays travaillent ensemble à :

- trouver des solutions aux problèmes de contrôle de l'immigration à l'étranger (soit plus à proximité de leur source);
- utiliser des technologies de pointe aux postes frontaliers aéroportuaires et terrestres pour faciliter le déplacement des voyageurs ordinaires et pour endiguer le mouvement des immigrants clandestins;
- échanger régulièrement des renseignements grâce à une technologie éprouvée;
- établir une meilleure coordination entre les deux pays quant aux politiques et aux activités relatives aux visas;
- améliorer la collaboration et la coordination entre le Canada et les États-Unis à nos postes frontaliers.

La démarche à long terme se fondera sur une coopération efficace et un échange de renseignements entre le Canada et les États-Unis. On y arrivera si les deux pays collaborent afin de régler les problèmes avant même que ceux-ci n'atteignent la frontière.



Conclusion



NOS DEUX PAYS, PAR UN TRAVAIL CONCERTÉ, continueront de mettre en œuvre un plan ambitieux composé de programmes et de services novateurs pour le 21^e siècle. Nous chercherons à élaborer une stratégie ambitieuse pour lutter contre les activités de migration clandestine avant même qu'elles atteignent l'un ou l'autre des pays. Nous veillerons ainsi à avoir toujours une frontière commune qui permet à nos bons citoyens et aux biens légitimes de traverser la frontière sans retard inutile ni problème. Nos succès aideront nos deux pays à se rendre compte des avantages d'un bon voisinage et de créer ensemble une frontière qui sera un modèle pour le monde entier.



