



Transports Canada

Rapport final

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Le 24 mai 2005

DAMF Consultants Inc.
en collaboration avec
L-P Tardif & Associates Inc.

Canada^{*}

PRÉFACE :

Les auteurs ont entrepris cette étude pour déterminer comment les divers programmes américains de surveillance des importations exécutés à la frontière canado-américaine influent sur les entreprises canadiennes de transports routiers qui assuraient la desserte des États-Unis. Dans tout leur rapport, les auteurs appellent ces programmes les mesures de sûreté prises aux bureaux de douane frontaliers. Certaines de leurs conclusions et de leurs recommandations expriment peut-être des craintes au sujet de l'application de certains de ces programmes, mais ne constituent pas un blâme voilé du renforcement de la sûreté à la frontière. En fait, le gouvernement canadien continue de travailler étroitement avec son pendant américain à diverses initiatives conçues pour faciliter l'efficacité de la circulation des personnes et des marchandises à la frontière tout en y renforçant la sûreté. L'industrie canadienne du camionnage comprend aussi très bien l'impératif de sûreté et continue de chercher des solutions avec les gouvernements des deux pays pour que le commerce et la sûreté y gagnent tous deux.

Transports Canada, le ministère des Transports de l'Ontario et la Fédération des chambres de commerce du Québec en collaboration avec le ministère des Transports du Québec ont financé le présent rapport. En plus des partenaires financiers, deux autres ministères des transports provinciaux, le Nouveau-Brunswick et le Manitoba, et deux autres associations de l'industrie, l'Alliance canadienne du camionnage et l'Association professionnelle des routiers autonomes du Canada, ont siégé au Comité directeur formé dans le cadre de la présente étude.

Les opinions exprimées dans le présent rapport sont celles des auteurs, DAMF Consultants Inc. en association avec L-P Tardif & Associates Inc., et ne reflètent pas nécessairement le point de vue des organisations susmentionnées. Les bailleurs de fonds et les auteurs remercient de leur aide les entreprises qui ont participé aux sondages.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

TABLE DES MATIÈRES

Sommaire

1.	INTRODUCTION.....	1
1.1	<i>OBJECTIFS ET PORTÉE DE L'ÉTUDE</i>	1
1.2	<i>APPROCHE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE</i>	2
1.2.1	Examen des mesures de sûreté américaines à la frontière.....	2
1.2.2	Sondage auprès de l'industrie.....	2
1.2.3	Coûts et avantages pour les transporteurs canadiens	4
1.2.4	Recommandations	4
2.	MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	5
2.1	<i>CUSTOMS-TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM (C-TPAT)</i>	5
2.2	<i>PROGRAMME EXPÉDITIONS RAPIDES ET SÉCURITAIRES (EXPRES)</i>	5
2.2.1	Objectifs du programme EXPRES	5
2.2.2	Calendrier de mise en œuvre du programme EXPRES	6
2.2.3	Inscription au programme EXPRES	6
2.3	<i>PRÉSENTATION À L'AVANCE D'INFORMATION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE SUR LES CARGAISONS</i>	7
2.3.1	Selectivity Pre-Arrival Processing System (PAPS).....	8
2.3.2	National Customs Automation Program (NCAP)	10
2.3.3	QP/WP Transaction	10
2.3.4	Conformité à la <i>U.S. Trade Act</i>	10
2.4	<i>AUTRES FORMALITÉS AMÉRICAINES DE DÉDOUANEMENT DES CARGAISONS À LA FRONTIÈRE</i>	11
2.4.1	Border Release Advanced Screening and Selectivity (BRASS).....	12
2.4.2	Customs Automated Forms Entry System (CAFES)	12
2.5	<i>AUTRES PROGRAMMES DE SÛRETÉ DES ÉTATS-UNIS</i>	13
2.5.1	Food and Drug Administration (FDA) des É.-U. – avis préalable à l'arrivée.....	13
2.5.2	Transport des marchandises dangereuses.....	14

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

2.5.3	Programme US Visit.....	14
2.5.4	Programme Automated Commercial Environment (ACE)	15
3.	RÉSULTATS DU SONDAGE	16
3.1	<i>PROFIL DES RÉPONDANTS AU SONDAGE.....</i>	<i>16</i>
3.1.1	Profil des répondants en termes de taille de la flotte et d'emplacement géographique ..	16
3.1.2	Utilisation des tractionnaires	17
3.1.3	Importance du trafic transfrontalier	17
3.1.4	Type de marchandises transportées.....	19
3.1.5	Type d'exploitation (CC par rapport à CP).....	23
3.1.6	Passages frontaliers utilisés pour le trafic transfrontalier	23
3.2	<i>PARTICIPATION ACTUELLE AUX MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES À LA FRONTIÈRE</i>	<i>25</i>
3.2.1	Programmes C-TPAT et EXPRES.....	25
3.2.2	Utilisation d'immigrants reçus en tant que conducteurs	27
3.2.3	Application des différentes formalités douanières américaines à la frontière	27
3.2.4	Formalités à la frontière assujetties aux exigences de la FDA.....	29
3.3	<i>EFFETS DIRECTS DES MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES À LA FRONTIÈRE</i>	<i>29</i>
3.3.1	Temps d'attente et de traitement	30
3.3.2	Méthode d'exploitation	31
3.3.3	Transport des marchandises dangereuses ou matières dangereuses	31
3.3.4	Coûts et avantages	31
3.3.5	L'offre et la demande de conducteurs.....	32
3.3.6	Résumé des effets directs.....	33
3.4	<i>EFFETS INDIRECTS DES MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES À LA FRONTIÈRE</i>	<i>33</i>
3.4.1	Méthodes et modèles de distribution des expéditeurs	33
3.4.2	Structure de l'industrie canadienne du camionnage	34
3.4.3	Effets sur les autres modes de transport.....	35
3.4.4	Rendement et impact des courtiers en douane.....	35
3.4.5	Résumé des effets indirects	36

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

4.	ÉVALUATION DES EFFETS CUMULATIFS SUR LES TRANSPORTEURS CANADIENS	37
	
4.1	<i>APPROCHE ET MÉTHODOLOGIE</i>	37
4.2	<i>RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE DE COÛTS</i>	38
4.2.1	Temps d'attente et de traitement à la frontière	38
4.2.2	Coûts associés aux conducteurs en termes de conformité.....	40
4.2.3	Investissements au niveau des installations pour se conformer au C-TPAT	41
4.2.4	Investissements dans des systèmes informatiques	41
4.2.5	Coûts liés à l'administration	42
4.2.6	Frais supplémentaires liés à la sûreté	42
4.2.7	Sommaire.....	43
4.3	<i>RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE D'AVANTAGES</i>	43
5.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	45

ANNEXE A – BIBLIOGRAPHIE

ANNEXE B – QUESTIONNAIRE DU TRANSPORTEUR POUR COMPTE D'AUTRUI

ANNEXE C – FORMULAIRES DES MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES

ANNEXE D – LISTE DES RÉPONDANTS AU SONDAGE

ANNEXE E – LISTE DES AUTRES ORGANISATIONS CONSULTÉES

ANNEXE F – LISTE DES ACRONYMES

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

SOMMAIRE

L'objectif de l'étude vise à évaluer les effets cumulatifs des mesures de sûreté américaines en matière de transport de marchandises sur les transporteurs routiers du Canada qui exploitent des services à destination des États-Unis. Nous avons tenté de réaliser une étude aussi représentative que possible en tenant compte d'une vaste gamme des divers segments et diverses régions de l'industrie canadienne du camionnage (c.-à-d. les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés et les tractionnaires) ainsi que de présenter un échantillon représentatif des transporteurs qui effectuent des trajets transfrontaliers dans les grandes régions du Canada, à savoir, le Canada atlantique, le Québec, l'Ontario et l'Ouest canadien.

L'étude s'est largement inspirée des consultations menées auprès d'un grand nombre d'intervenants de l'industrie principalement les transporteurs routiers, mais également les expéditeurs, les associations de l'industrie, les courtiers en douane et les représentants du gouvernement. Nous avons procédé à des entrevues structurées pour chacun des trois principaux segments de l'industrie du camionnage : les transporteurs pour compte d'autrui, les tractionnaires et les transporteurs privés, ainsi que pour quelques-uns des principaux expéditeurs représentant différents secteurs de l'économie.

Depuis septembre 2001, les États-Unis et le Canada ont mis en place plusieurs mesures et programmes qui ont une influence sur les flux d'échanges commerciaux et qui peuvent avoir un impact sur les transporteurs routiers et les conducteurs qui franchissent la frontière. Aux États-Unis, la *USA Patriot Act*, la *Homeland Security Act* et la *U.S. Trade Act* sont toutes des exemples de la législation en matière de sûreté qui a été édictée depuis le 11 septembre. Les principales mesures de sûreté américaines découlant de la législation, de la réglementation et des politiques en matière de sûreté des États-Unis et qui ont des répercussions sur l'industrie canadienne du camionnage sont :

- **La présentation à l'avance d'information par voie électronique sur les cargaisons en vertu de la *U.S. Trade Act*.** L'information préalable à l'arrivée est maintenant obligatoire (c.-à-d. une heure) avant que les camions arrivent à la frontière américaine, sauf dans le cas de certaines formalités de dédouanement de cargaisons très spécifiques. Le principal mécanisme de dédouanement des cargaisons en vertu de cette formalité est le PAPS (Selectivity Pre-Arrival Processing System). Le PAPS est un système de dédouanement des cargaisons à la frontière du U.S. Customs and Border Patrol (CBP) qui utilise la technologie des codes barres pour accélérer le dédouanement des envois commerciaux. Système déjà en place avant les événements survenus le 11 septembre 2001, le PAPS fournit aux importateurs ou expéditeurs un module leur permettant de transmettre électroniquement des données sommaires au CBP par l'entremise des courtiers en douane.

Effets des mesures de sûreté américaines en matière de transport de marchandises sur l'industrie canadienne du camionnage

- Le programme **Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT)**. Le C-TPAT est une initiative conjointe gouvernement-industrie aux États-Unis dont le but vise à établir des relations de coopération avec les propriétaires de la chaîne d'approvisionnement : les importateurs, les transporteurs, les courtiers en douane, les exploitants d'entrepôt et les fabricants. Le C-TPAT est un prérequis essentiel pour être approuvé aux fins du programme EXPRES.
- Le programme **Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES)**. Le programme EXPRES est l'une des initiatives découlant de l'Accord Manley-Ridge. Il s'agit d'un programme volontaire visant à faciliter les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et ne constitue pas en lui-même une mesure de sûreté. Toutefois, le programme EXPRES joue un rôle primordial dans un bon nombre de mesures de sûreté.
- **L'avis préalable à l'arrivée de la Food and Drug Administration (FDA) des États-Unis**. La *Public Health Security and Bio-Terrorism Preparedness and Response Act* de 2002 (la *Bio-Terrorism Act*) exige que la FDA reçoive un avis préalable à l'arrivée de deux heures pour les aliments importés ou offerts pour importation aux États-Unis.

L'évaluation des effets cumulatifs des mesures de sûreté américaines est fondée principalement sur les réponses reçues de 28 transporteurs pour compte d'autrui, 13 tractionnaires, 2 transporteurs privés et 7 expéditeurs. Les recettes provenant du transport transfrontalier effectué par les transporteurs pour compte d'autrui qui ont participé au sondage représentaient en moyenne 48 % de leurs recettes totales, ce qui est à peu près identique à la moyenne de 47 % pour l'ensemble de l'industrie, tel que rapporté par Statistique Canada. Les répondants provenaient de toutes les régions du pays et représentaient des flottes de différentes tailles, allant d'un tracteur (c.-à-d. tractionnaires) à quelques-unes des plus grandes flottes. La taille totale de la flotte des transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés compte près de 6 400 tracteurs : 68 % de ces tracteurs servaient au transport de charges complètes (CC), 14 % au transport de charges partielles (CP) et 18 % au transport à la fois de charges complètes et de charges partielles.

En ce qui a trait aux mesures de sûreté américaines, au moment du sondage 80 % et plus des transporteurs pour compte d'autrui avaient déjà été approuvés aux fins du programme EXPRES par le CBP. Les demandes d'un certain nombre d'entreprises faisaient l'objet d'examen, tandis que d'autres avaient obtenu une approbation conditionnelle. Chez les conducteurs, le nombre d'inscrits n'est que d'environ 60 % bien que la plupart des autres conducteurs en soient au processus de demande de participation. Par contre, environ 10 % seulement de leurs clients étaient approuvés aux fins du EXPRES en moyenne. Environ un tiers des transporteurs font affaire avec des expéditeurs qui ne sont pas inscrits au programme EXPRES. Cela entraîne bien sûr de sérieuses difficultés pour les transporteurs qui sont inscrits à ce programme et qui désirent utiliser les voies rapides EXPRES à la frontière. La situation s'avère même plus critique pour les transporteurs de charges

Effets des mesures de sûreté américaines en matière de transport de marchandises sur l'industrie canadienne du camionnage

partielles qui doivent placer tous leurs envois dans une même remorque (ce qui peut représenter en moyenne 10 expéditeurs différents) et qui font affaire avec des expéditeurs inscrits au programme EXPRES afin de pouvoir utiliser une voie EXPRES à la frontière.

Les mesures de sûreté américaines à la frontière ont eu des effets directs et négatifs sur les coûts et les exploitations des transporteurs canadiens depuis le 11 septembre 2001. Les retards constituent le facteur principal à la fois à la frontière ainsi qu'aux bureaux de douane intérieurs en raison des formalités de préavis et du temps de traitement additionnel requis par les courtiers en douane. Nous estimons qu'une heure à une heure et demie a été ajoutée au temps moyen de déplacement pour les camions qui franchissent la frontière américaine en raison des mesures de sûreté.

Les autres coûts plus visibles supportés sont :

- les coûts liés aux conducteurs, comme la formation, l'obtention des cartes du programme EXPRES, les primes pour franchir la frontière, etc.;
- l'investissement dans les installations (p. ex., caméras de sûreté, éclairage, clôture) pour se conformer au programme C-TPAT;
- les coûts liés à l'administration et à la transmission des données concernant l'utilisation du PAPS;
- les coûts additionnels liés aux investissements dans la programmation et les systèmes informatiques.

D'un autre côté, les transporteurs n'ont encore retiré aucun avantage concret des mesures de sûreté américaines à la frontière. Cependant, certains transporteurs facturent aux expéditeurs des frais supplémentaires pour la sûreté afin de tenir compte des délais accrus à la frontière et des autres coûts liés à la sûreté. Cela a permis à certains transporteurs de compenser les coûts générés par les mesures de sûreté américaines.

En 2004, il y a eu 13,45 millions de mouvements de camions dans les deux sens ou environ 6,73 millions de mouvements de camions dans un sens à la frontière canado-américaine. Ce nombre inclut à la fois les transporteurs américains et canadiens, les remorques chargées et vides ainsi que les flottes de camions privées. Nous estimons que les transporteurs pour compte d'autrui ont effectué environ 3,85 millions de trajets dans un sens ou environ 57 % du nombre total de trajets de camions dans un sens en 2004. Les transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés ont effectué plus de 207 000 mouvements transfrontaliers en direction du sud en 2004 ou environ 5 % de tous les mouvements transfrontaliers de camions de transporteurs canadiens pour compte d'autrui cette année-là.

Le tableau ci-dessous résume l'impact annuel sur les coûts encourus à ce jour par l'industrie canadienne du camionnage en raison des mesures de sûreté américaines. Cet

Effets des mesures de sûreté américaines en matière de transport de marchandises sur l'industrie canadienne du camionnage

l'impact est fondé sur les réponses et la taille de l'échantillon des transporteurs pour compte d'autrui dans le cadre de la présente étude. En raison des variations dans les évaluations des coûts fournies par les transporteurs de l'échantillon, ainsi que des variations qui existent entre les données recueillies dans d'autres études, des éventails de coûts (c.-à-d. minimal-maximal) ont été présentés aux fins de l'évaluation préliminaire « ordre de grandeur » de l'impact sur les coûts.

Sommaire de l'impact sur les coûts

Poste ayant un impact sur les coûts	Coût minimal annuel (en millions \$)	Coût maximal annuel (en millions \$)
Retard des camions	231,0	433,0
Conformité par les conducteurs	3,4	6,8
Conformité au C-TPAT	5,0	10,0
Systèmes informatiques	2,5	5,0
Administration	14,0	28,0
Sous-total de l'impact sur les coûts	255,9	482,8
Moins : Frais supplémentaires à la frontière	77,0	77,0
Coût net de l'impact	178,9	405,8

Par conséquent, l'incidence financière des mesures de sûreté américaines à la frontière sur l'industrie canadienne du camionnage est évaluée entre 179 et 406 millions \$ en dollars de 2005. En moyenne, la somme serait de l'ordre de 290 millions \$ par année. Pour mettre cela en perspective, ce nombre représente environ 4 % du total des dépenses liées au transport transfrontalier sur longue distance effectué par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui en tenant compte d'un ratio d'exploitation de 0,95 sur les recettes provenant du transport transfrontalier de 8 milliards \$ en 2003¹.

Les autres principales conclusions de la présente étude et recommandations connexes directement pertinentes à l'industrie canadienne du camionnage sont les suivantes :

¹ Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, 2003

Effets des mesures de sûreté américaines en matière de transport de marchandises sur l'industrie canadienne du camionnage

- **Les retards accrus des camions constituent le principal facteur des incidences financières des mesures de sûreté américaines sur les opérations canadiennes du camionnage.** Les retards des camions à la frontière et aux bureaux de douane intérieurs en raison de l'exigence du CBP de présenter à l'avance l'information pertinente par voie électronique ont entraîné l'incidence financière la plus importante sur les opérations canadiennes du camionnage, tel que démontré dans la présente étude. Plusieurs questions qui contribuent à ce facteur ont été identifiées dans le cadre de l'étude. En plus du besoin permanent d'améliorer l'infrastructure et les centres de traitement à la frontière, il est recommandé que : 1) les initiatives de prétraitement déjà entreprises par certaines administrations de ponts et certains centres de traitement de véhicules commerciaux soient encouragées et élargies à d'autres postes frontaliers au pays, dans la mesure du possible; 2) les courtiers en douane continuent d'améliorer et de normaliser les procédures pour le traitement des factures ainsi que leurs communications avec les transporteurs.
- **Les mesures de sûreté américaines en sont encore à un stade évolutif à l'heure actuelle.** Le programme Automated Commercial Environment ou programme ACE par exemple, dans le cadre duquel les transporteurs transmettront électroniquement au CBP les manifestes des cargaisons, ne sera mis en œuvre qu'en 2006. Il est fortement recommandé qu'une mise à jour de la présente étude soit effectuée à la fin de 2006 lorsque le programme ACE sera en vigueur et que « la poussière sera retombée ».
- **Il existe un sérieux manque d'expéditeurs inscrits au programme EXPRES, ce qui nuit à la capacité des transporteurs canadiens de profiter des avantages éventuels du régime de sûreté des États-Unis.** Il est recommandé que des stratégies et des programmes appropriés soient élaborés dans un effort de collaboration de l'industrie et du gouvernement dans le but d'encourager, de former et d'aider les petites et moyennes entreprises à se conformer au programme C-TPAT et à être approuvées aux fins du EXPRES.
- **Les mesures de sûreté américaines ont pour conséquence d'aggraver la pénurie de conducteurs qui effectuent le transport transfrontalier.** Plusieurs raisons expliquent une telle situation. Du point de vue de la sûreté, il est recommandé que les représentants des douanes fassent tout en leur possible pour faciliter l'inscription des conducteurs au programme EXPRES et que des programmes de formation pertinents soient élaborés au Canada concernant les mesures de sûreté américaines et ce qu'elles impliquent pour les conducteurs.
- **L'évaluation des retards et des coûts connexes doit être peaufinée.** Tel que défini dans la présente étude, l'incidence financière la plus importante des mesures de sûreté américaines est due aux retards des camions. Cependant les principales variables de l'équation, soit le coût économique réel de l'heure d'un mouvement de camion typique du point de vue du transporteur routier et le retard réel à la frontière,

Effets des mesures de sûreté américaines en matière de transport de marchandises sur l'industrie canadienne du camionnage

ne sont que des calculs approximatifs à l'heure actuelle. Il est recommandé que des recherches plus approfondies soient menées de façon plus rigoureuse afin de : 1) évaluer les retards que subissent actuellement les entreprises de camionnage à la fois à la frontière et aux bureaux de douane intérieurs; 2) établir les coûts économiques réels de ces retards.

- **Les répercussions économiques des mesures de sûreté américaines s'étendent au-delà de l'industrie du camionnage.** Il est recommandé que tous les secteurs de l'économie canadienne fassent tous les efforts possibles pour se conformer (par exemple, se conformer au programme C-TPAT et s'inscrire au programme EXPRES) aux mesures de sûreté américaines dès que possible.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

1. INTRODUCTION

Plus d'un tiers du produit intérieur brut du Canada, soit 82 % des exportations canadiennes, repose sur le commerce avec les États-Unis. Le total des échanges commerciaux avec notre voisin du sud est d'environ 564 milliards \$ par année. Soixante-dix pour cent de ces échanges s'effectuent par transport routier (57 % des exportations, 80 % des importations). Chaque année, environ 14 000 000 de camions franchissent la frontière canado-américaine, dont 68 % sont des camions canadiens. Cela signifie un camion toutes les 2,5 secondes. Environ 67 % des activités de camionnage s'effectuent aux six principaux postes frontaliers au pays.

Avant le 11 septembre 2001, des discussions avaient eu lieu au sujet des améliorations à apporter aux services douaniers et des plans visant à accélérer les formalités à la frontière. Cependant, à la suite des événements survenus le 11 septembre, les efforts ont été mis sur l'importance de la frontière mais dans une nouvelle perspective.

Le 12 décembre 2001, la Déclaration sur la frontière intelligente Canada-États-Unis a été signée. Souvent désignée comme Accord Manley-Ridge, la Déclaration renferme un plan d'action en 30 points qui prévoit une collaboration constante entre le Canada et les États-Unis en identifiant et en tenant compte des risques pour la sûreté tout en accélérant la circulation sécuritaire des personnes et des biens à la frontière canado-américaine. Le président américain George Bush et le premier ministre Paul Martin ont récemment renforcé les points de la Déclaration sur la frontière intelligente et prévu un nouveau cadre identifié comme la « Déclaration conjointe – Sécurité commune, Prospérité commune ».

Depuis septembre 2001, les États-Unis et le Canada ont mis en place plusieurs mesures et programmes qui ont une influence sur les flux d'échanges commerciaux et qui peuvent avoir un impact sur les transporteurs routiers et les conducteurs qui franchissent la frontière. Aux États-Unis, la *USA Patriot Act*, la *Homeland Security Act* et la *U.S. Trade Act* sont toutes des exemples de la législation en matière de sûreté qui a été édictée depuis le 11 septembre. Les différentes mesures de sûreté américaines découlant de la législation des États-Unis en matière de sûreté et qui ont des effets sur l'industrie canadienne du camionnage sont décrites au chapitre 2 du présent rapport. Toutefois, nous ignorons toujours la portée de ces mesures en termes quantifiables sur l'industrie canadienne du camionnage. La présente étude vise à mieux en comprendre les conséquences.

1.1 OBJECTIFS ET PORTÉE DE L'ÉTUDE

L'objectif de l'étude vise à évaluer les effets cumulatifs des mesures de sûreté américaines en matière de transport de marchandises sur les transporteurs routiers du Canada qui exploitent des services à destination des États-Unis. Bien que des mesures aient été mises en place des deux côtés de la frontière, le principal objectif est de traiter des effets des mesures américaines (actuelles et prévues) sur l'industrie canadienne de camionnage. L'étude tente d'évaluer séparément les effets sur les trois principaux segments de

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

l'industrie du camionnage (soit les transporteurs pour compte d'autrui, les transporteurs privés et les tractionnaires) ainsi qu'à offrir un échantillon représentatif des transporteurs qui franchissent la frontière dans les quatre grandes régions du Canada, soit le Canada atlantique, le Québec, l'Ontario et l'Ouest canadien. De plus, les différents types de produits transportés (p. ex., marchandises générales, produits automobiles, produits forestiers, etc.) sont également pris en considération aux fins d'évaluation.

Il n'a jamais été question que les résultats du sondage mené dans le cadre de cette étude soient statistiquement représentatifs, malgré le fait que les transporteurs interrogés aient effectué plus de 5 % de tous les passages frontaliers par des camions canadiens en 2004. Nous avons tout de même tenté de réaliser un sondage aussi représentatif que possible en tenant compte d'une vaste gamme des divers segments et diverses régions de l'industrie canadienne du camionnage, tel que mentionné auparavant.

1.2 APPROCHE ET MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

L'étude s'est largement inspirée des consultations menées auprès d'un grand nombre d'intervenants de l'industrie principalement les transporteurs routiers, mais également les expéditeurs, les associations de l'industrie, les courtiers en douane et les représentants du gouvernement. L'étude a été complétée par de la recherche documentaire et l'examen de documentation pertinente qui se trouve à l'annexe A. Les principales étapes de l'étude sont décrites brièvement ci-dessous.

1.2.1 Examen des mesures de sûreté américaines à la frontière

Toutes les mesures de sûreté américaines, actuelles et prévues, y compris les formulaires utilisés et les éléments de données requis ont fait l'objet d'examen et ont été documentés. Avant de procéder aux consultations auprès de l'industrie, il était important de bien comprendre ces mesures. Les représentants des douanes tant canadiens qu'américains ont été interrogés dans le but de mieux saisir les mesures de sûreté américaines actuelles et prévues qui ont une incidence sur l'industrie canadienne du camionnage.

1.2.2 Sondage auprès de l'industrie

Des entrevues bien structurées comprenant un questionnaire testé au préalable ont été effectuées auprès des trois principaux segments de l'industrie soit les transporteurs pour compte d'autrui, les tractionnaires et les transporteurs privés ainsi qu'auprès des principaux expéditeurs. Une copie du questionnaire transporteur pour compte d'autrui est présentée en annexe B. Le format et le contenu des questionnaires utilisés pour interroger les autres secteurs du camionnage et les principaux expéditeurs sont similaires et ils seront affichés avec ce rapport sur le site Internet de Transports Canada - http://www.tc.gc.ca/pol/fr/camionnage_autocar/menufr.htm. Les associations provinciales de camionnage, la Owner-Operator's Business Association of Canada et l'Association canadienne du camionnage d'entreprise ont contribué grandement à identifier les transporteurs routiers devant être interrogés. Nous avons tenté de réaliser un sondage aussi

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

représentatif que possible en tenant compte des différents groupes de l'industrie, de la taille des flottes et des régions canadiennes.

Le questionnaire ainsi qu'une lettre de présentation de Transports Canada ont été envoyés avant les entrevues par courrier électronique ou par télécopieur. Nous avons demandé aux transporteurs de se préparer à l'entrevue. Ce qui a permis d'accorder plus de temps à l'entrevue même. Certaines entrevues ont été effectuées en personne, mais la plupart l'ont été par téléphone. Dans certains cas, le participant au sondage a rempli le questionnaire et l'a retourné par télécopieur ou courrier électronique sans même qu'une entrevue ne soit menée.

L'instrument d'enquête a été conçu dans le but d'obtenir des réponses à un certain nombre de questions clés ainsi que les données nécessaires en vue de réaliser une analyse de rentabilité. Les voici :

- Un profil du répondant en termes de taille de la flotte, de l'importance du marché transfrontalier, du type de transporteur (c.-à.-d. CC, CP), des types de marchandises transportées et des postes frontaliers utilisés.
- La participation actuelle des transporteurs aux divers programmes en matière de sûreté offerts par le U.S. Customs and Border Protection (CBP), y compris les formalités douanières américaines actuellement appliquées ou devant être appliquées pour le dédouanement des envois.
- Les effets directs des mesures de sûreté américaines sur les transporteurs, y compris le temps d'attente à la frontière, les coûts supportés à ce jour par les entreprises pour respecter les procédures relatives à la sûreté ainsi que les effets sur l'exploitation et l'offre des conducteurs.
- Les effets indirects sur les transporteurs routiers, comme les changements dans les méthodes ou modèles de distribution des expéditeurs canadiens, les changements structurels dans l'industrie du camionnage ainsi que les changements dans la planification ou les initiatives de nature stratégiques, en raison des mesures de sûreté américaines.
- Les recommandations visant à accélérer la circulation des marchandises lors du franchissement de la frontière par un camion en vertu des mesures de sûreté américaines.

Pour ce qui est des autres intervenants (p. ex., les courtiers en douane, les exploitants de ponts, les représentants des douanes, les associations de l'industrie, les représentants du gouvernement), nous avons mené des entrevues de façon plus informelle pour recueillir leurs commentaires.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

1.2.3 Coûts et avantages pour les transporteurs canadiens

En tenant compte principalement des résultats du sondage effectué, les coûts et avantages des mesures de sûreté américaines actuelles et prévues pour l'industrie canadienne du camionnage ont été quantifiés sur une base cumulative. Les coûts et avantages ont été établis de manière progressive, soit avant et après les événements survenus le 11 septembre 2001 ou avant et après l'introduction des mesures de sûreté américaines. Les coûts additionnels peuvent inclure : les coûts associés au temps d'attente à la frontière; les coûts liés aux conducteurs (p. ex., rémunération, certification); les investissements dans les installations de sûreté et les systèmes informatiques; et les autres dépenses associées aux formalités administratives et à la transmission électronique exigées par le CBP. Les avantages possibles consistent principalement en une économie de temps en raison du délai de traitement plus court à la frontière si toutes les procédures en matière de sûreté ont été appliquées conformément au programme EXPRES et au système PAPS. Les décisions des transporteurs concernant le programme de sûreté des États-Unis auquel ils sont inscrits ont constitué un élément important de l'évaluation.

1.2.4 Recommandations

À partir des constatations du processus consultatif et de l'analyse de rentabilité, des recommandations ont été formulées dans le but d'atténuer les effets des mesures de sûreté américaines sur l'industrie canadienne du camionnage et d'accélérer la circulation des marchandises par camion des deux côtés de la frontière.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

2. MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Ce chapitre examine les mesures de sûreté américaines actuelles et prévues appliquées à la frontière qui ont une incidence sur l'industrie canadienne du camionnage, en insistant davantage sur les mesures mises en place depuis le 11 septembre 2001. Plusieurs des procédures et documents associés à ces mesures sont également expliqués. Des copies de formulaires de douane auxquels nous référons dans ce chapitre se trouvent à l'annexe C.

2.1 *CUSTOMS-TRADE PARTNERSHIP AGAINST TERRORISM (C-TPAT)*

Le programme C-TPAT est une initiative conjointe gouvernement-industrie aux États-Unis dont le but vise à établir des relations de coopération qui renforcent la chaîne d'approvisionnement et la sûreté à la frontière. Le C-TPAT vise à assurer le niveau de sûreté le plus élevé par l'entremise d'une collaboration étroite avec les propriétaires de la chaîne d'approvisionnement : les importateurs, les transporteurs, les courtiers en douane, les exploitants d'entrepôt et les fabricants.

Dans le cadre de ce programme, les services douaniers demandent aux entreprises d'assurer l'intégrité de leurs pratiques de sûreté et de communiquer leurs directives de sûreté à leurs partenaires d'affaires qui font partie de cette chaîne d'approvisionnement. Les entreprises qui désirent participer au C-TPAT doivent s'y inscrire et signer un accord qui les engage à prendre certaines mesures, y compris effectuer une auto-évaluation détaillée de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement en se basant sur les directives de sûreté du C-TPAT mises au point conjointement par les services douaniers et le milieu du commerce. À l'heure actuelle, 7 000 entreprises sont inscrites en tant que membres du programme C-TPAT.

Le C-TPAT est un prérequis essentiel pour être approuvé aux fins du programme EXPRES tel qu'expliqué ci-après.

2.2 *PROGRAMME EXPÉDITIONS RAPIDES ET SÉCURITAIRES (EXPRES)*

Le programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) est l'une des initiatives découlant de l'Accord Manley-Ridge. Il s'agit d'un programme volontaire visant à faciliter les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis et ne constitue pas en lui-même une mesure de sûreté. Toutefois, le programme EXPRES joue un rôle intégral dans un bon nombre de mesures de sûreté et est donc présenté au début de cette section.

2.2.1 Objectifs du programme EXPRES

Le programme EXPRES est une initiative bilatérale des États-Unis et du Canada conçue pour assurer la sûreté et la sécurité tout en contribuant à améliorer la prospérité économique des deux pays. En élaborant le programme EXPRES, le Canada et les États-Unis ont harmonisé le plus possible leurs processus commerciaux pour le dédouanement des envois commerciaux à la frontière.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Le but du programme vise à accroître l'intégrité de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement en permettant le dédouanement rapide et sécuritaire pour les transporteurs et les importateurs inscrits au programme Customs Trade Partnership Against Terrorism ou C-TPAT.

Le programme EXPRES est conçu pour rationaliser et intégrer les processus d'inscription des conducteurs, des transporteurs et des importateurs; réduire les formalités administratives et s'assurer que seuls les participants à faible risque sont inscrits en tant que membre.

Ce programme vise à accélérer le dédouanement des envois aux passages transfrontaliers des partenaires conformes en réduisant les exigences douanières en matière d'information, en réservant des voies aux principaux passages frontaliers à l'intention des participants inscrits au programme EXPRES, en utilisant une technologie commune comme les transpondeurs, et en examinant à une fréquence minimale les marchandises transportées par des clients qui représentent un faible risque.

2.2.2 Calendrier de mise en œuvre du programme EXPRES

La première étape du programme EXPRES pour les envois commerciaux à destination des États-Unis et du Canada a été amorcée en décembre 2002 à onze grands postes frontaliers canado-américains. On retrouve à l'heure actuelle des voies EXPRES à certains de ces passages frontaliers. Tout camion qui emprunte la voie EXPRES doit être exploité par un transporteur inscrit au programme C-TPAT, transporter des marchandises conformes provenant d'un importateur approuvé en vertu du C-TPAT, et le conducteur doit posséder une carte du programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) valide.

Le programme EXPRES sera élargi à sept autres postes frontaliers d'ici au 1^{er} juillet 2005.

2.2.3 Inscription au programme EXPRES

Le processus d'inscription des importateurs, des transporteurs routiers et des conducteurs du secteur commercial au programme EXPRES est décrit ci-dessous.

Inscription des importateurs : Les importateurs doivent remplir des demandes distinctes de participation auprès des administrations douanières. Les importateurs autorisés à utiliser le programme EXPRES aux fins de dédouanement aux États-Unis doivent démontrer qu'ils observent les exigences législatives et réglementaires pertinentes, et qu'ils se sont engagés à renforcer la sûreté comme l'exige le C-TPAT.

Inscription des transporteurs routiers : Les transporteurs routiers doivent satisfaire aux exigences du processus de traitement des demandes de participation des transporteurs au programme EXPRES à la frontière canado-américaine, qui comprend des renseignements sur l'entreprise, un profil de sécurité et un U.S./Canada Border Highway Carrier Agreement par écrit. Afin de devenir membre du programme EXPRES au Canada et aux États-Unis,

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

deux demandes distinctes doivent être présentées, une à chaque centre de traitement des demandes de participation au programme EXPRES. Chaque pays procède à une vérification indépendante du risque et délivre des approbations indépendantes de participation. Pour ce qui est des États-Unis, un transporteur approuvé aux fins du EXPRES aura démontré qu'il satisfait à toutes les exigences du C-TPAT par le biais du processus d'inscription au programme EXPRES.

Demande d'inscription des conducteurs du secteur commercial : Les conducteurs remplissent une demande conjointe, pour les deux pays, de participation au programme EXPRES pour les conducteurs du secteur commercial. La demande fait l'objet d'une évaluation du risque par les services des douanes et de l'immigration de chaque pays. Les requérants identifiés comme étant à faible risque doivent se présenter à un centre d'inscription où ils sont interrogés, où leurs documents originaux d'identité et de citoyenneté sont examinés, où l'on prend leurs empreintes digitales ainsi qu'une photo numérique. Les requérants à faible risque reçoivent alors la carte d'identification des conducteurs du secteur commercial EXPRES. La carte coûte 80 \$CAN et est valide pour 5 ans.

2.3 PRÉSENTATION À L'AVANCE D'INFORMATION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE SUR LES CARGAISONS

En vertu de la *U.S. Trade Act 2002*, l'information préalable à l'arrivée est maintenant obligatoire avant que les camions arrivent à la frontière américaine. Cela afin de permettre de cibler la gestion des risques et d'enclencher à l'arrivée le feu rouge ou le feu vert.

Tout camion qui entre au pays doit signaler son arrivée au moins une heure avant d'atteindre le premier poste frontalier aux États-Unis. Les conducteurs qui participent au programme EXPRES doivent donner un avis préalable d'au moins 30 minutes avant d'arriver au poste frontalier. Le CBP doit recevoir certains renseignements par voie électronique. Actuellement, les seuls envois transfrontaliers exemptés de fournir électroniquement des renseignements préalables à l'arrivée sont les envois qui s'inscrivent dans le cadre du programme BRASS et du système CAFES (voir les descriptions dans la section suivante).

Cette nouvelle exigence met fin à l'approche « charger et partir » où les conducteurs n'ont qu'à procéder au chargement, à saisir leurs documents et à les présenter à la frontière sans avertissement préalable. Dans le cas des centres de chargement situés à moins d'une heure d'un poste frontalier, les répercussions sont importantes. Si l'on tient compte du temps que le courtier en douane doit consacrer à la transaction, le temps d'avis préalable à l'arrivée peut augmenter à deux heures dans la plupart des cas.

Les seules exceptions à cette règle sont :

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

- des marchandises transportées d'un point à un autre aux États-Unis qui transitent par le Canada;
- certaines marchandises retournées et marchandises des droits de douane qui n'excèdent pas 2 000 \$US faisant l'objet de déclarations non officielles (Formulaire 7523 – Douanes).

À l'heure actuelle, aucun manifeste électronique n'est disponible pour les transporteurs routiers et les conducteurs. Les courtiers en douane et les importateurs fournissent habituellement des renseignements sur l'envoi par l'Electronic Data Interchange (EDI). À cette fin, ils utilisent le Automated Broker Interface (ABI) pour transmettre les renseignements requis.

Les transporteurs routiers demeurent responsables de fournir le manifeste Cargaison d'arrivage (Formulaire 7533 – Douanes) au CBP à la frontière.

2.3.1 Selectivity Pre-Arrival Processing System (PAPS)

Le PAPS est un mécanisme de dédouanement des cargaisons du CBP à la frontière qui utilise la technologie des codes barres pour accélérer les envois commerciaux tout en traitant chaque expédition à l'aide du Border Cargo Selectivity (BCS) et du Automated Targeting System (ATS). Le PAPS était disponible avant les événements du 11 septembre 2001 et l'entrée en vigueur subséquente de la *U.S. Trade Act*. Ce système fournit aux importateurs un module leur permettant de transmettre électroniquement des données sommaires au CBP. Des codes barres uniques sont apposés sur les factures commerciales, qui sont alors envoyées aux courtiers en douane au poste frontalier où le camion doit franchir la frontière. En transmettant les renseignements à l'avance, le courtier est alors en mesure d'entrer les données dans le système informatique du CBP, ce qui permet de savoir si la cargaison doit être examinée ou si elle peut être dédouanée. Lorsque le camion arrive à la frontière, le conducteur doit présenter les documents administratifs nécessaires à l'agent des douanes qui doit procéder au balayage des codes barres apposés sur les documents et indiquer si la cargaison peut être dédouanée immédiatement ou si elle doit faire l'objet d'une deuxième inspection.

Dans le cadre des modalités de demande du PAPS, les transporteurs doivent obtenir un Standard Carrier Alpha Code (SCAC) de la National Motor Freight Traffic Association. Le numéro SCAC du transporteur, un code de quatre lettres, doit être enregistré auprès du CBP. Le numéro du PAPS renferme ce code de quatre lettres suivi du numéro de la lettre de transport et doit comporter moins de 16 caractères. Chaque courtier en douane possède un code de répondant qui lui est propre. Ce code qui traite les renseignements relatifs à l'envoi doit aussi être indiqué dans une case spéciale sur l'étiquette du code barres. Bien qu'en principe, l'exportateur doive transmettre au courtier en douane, par télécopieur ou par voie électronique, la facture commerciale sur laquelle est apposé le code barres du

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

PAPS, cette responsabilité relève maintenant du conducteur qui doit traiter avec le courtier en douane désigné par l'exportateur.

L'étiquette du code barres est également assujettie à des règles spécifiques et ces dimensions doivent être de 2 7/8 pouces sur 1 ¼ pouce. Un exemple est fourni à l'annexe C.

Les principales étapes du processus du PAPS sont les suivantes :

- Chaque code barres doit être imprimé en double. Une copie doit être placée sur la facture commerciale et une autre sur le manifeste Cargaison d'arrivage (Formulaire 7533 - Douanes).
- Le courtier en douane doit alors créer une entrée dans le système informatique du CBP à l'aide des données du code barres du PAPS. Dans certains cas, il peut s'écouler trois heures entre le moment où les renseignements relatifs à la cargaison sont communiqués au courtier en douane et le moment où celui-ci les transmet au CBP.
- Le CBP émet un numéro de dédouanement au courtier en douane l'avisant que les renseignements ont été reçus et que le conducteur peut se présenter au poste des douanes pour l'étape finale. Le courtier en douane communique alors le numéro de dédouanement au transporteur ou le transporteur en fait la demande auprès du courtier en douane. Cette information est alors transmise au conducteur. Ce n'est qu'à ce moment qu'un conducteur peut affirmer qu'il se conforme aux exigences et qu'il peut se rendre à la frontière. En réalité, ce processus enclenche la période d'avis préalable à l'arrivée d'une heure ou de trente minutes. Un conducteur ne peut franchir la frontière sans ce dédouanement.
- À la frontière, le conducteur présente le manifeste de la cargaison à l'inspecteur du CBP qui effectue le balayage du code barres et établit la correspondance entre le code barres apposé sur le manifeste et celui apposé sur la facture commerciale qui lui a été transmise électroniquement. L'inspecteur prend ensuite la décision finale de dédouaner la cargaison ou possiblement d'ordonner une seconde inspection du camion.

Il est intéressant de souligner que le numéro du formulaire du CBP, Entry Summary n'est pas transmis directement aux transporteurs comme dans le cas du SEA (système d'examen avant l'arrivée), l'équivalent canadien du PAPS. Toutefois, cette question peut devenir inexistante suite à la mise en place du programme ACE (voir la description plus loin dans ce chapitre), par le CBP prévue en 2006.

Il est important de noter qu'à l'origine, en vertu du système PAPS, le conducteur ne pouvait pas changer de poste frontalier aux États-Unis lorsque l'avis préalable à l'arrivée

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

avait été envoyé au CBP. La situation n'est plus la même depuis le 5 mai 2005. Le CBP a maintenant mis en place un mécanisme par lequel le conducteur peut dédouaner un envoi à un poste frontalier autre que celui où l'avis préalable à l'arrivée a été transmis par le courtier en douane pourvu que la cargaison ne soit pas assujettie à la réglementation de la FDA ou que le formulaire du CBP, Entry Summary ne soit pas déjà versé au dossier au moment du dédouanement.

2.3.2 National Customs Automation Program (NCAP)

Le NCAP est un système électronique de traitement des envois commerciaux de produits d'importation. Il permet le dédouanement électronique complet des cargaisons pour les importateurs qui se conforment en tous points. Ce programme a d'abord été introduit en 1998 aux postes frontaliers américains de Detroit et de Port Huron. Il a ensuite été élargi à d'autres postes frontaliers (p. ex., Lewiston et Peace Bridge) en 2002. Dans le cadre du NCAP, le CBP est en mesure de traiter 50 envois en référant à un seul code barres. Par le passé, il aurait fallu émettre un code barres pour chaque cargaison. En vertu du NCAP, le code barres est directement lié à des envois spécifiques et à une pièce spécifique de l'équipement du transporteur routier (c.-à-d. la combinaison tracteur et semi-remorque). Le NCAP permet également au CBP de vérifier les nouvelles technologies comme les transpondeurs.

Dans le cadre du NCAP, les importateurs et leurs courtiers en douane désignés demandent l'ouverture d'un compte au CBP pour participer au programme. Ce programme a principalement été utilisé par l'industrie automobile. À l'origine, le NCAP exigeait un avis préalable à l'arrivée de 15 minutes, mais depuis décembre 2002, cette période a été prolongée à 30 minutes lorsque le NCAP a été intégré au programme EXPRES.

2.3.3 QP/WP Transaction

Le formulaire de marchandises sous douane ABI ou QP/WP est disponible pour tout le transport sous douane lorsque l'envoi n'est pas dédouané au poste frontalier, mais au bureau de douane intérieur américain où il est destiné. QP/WP permet aux courtiers en douane de transmettre électroniquement les transactions de marchandises sous douane et de recevoir l'autorisation du CBP de procéder directement au transport. L'information doit être transmise une heure avant l'arrivée au poste frontalier. En plus du manifeste Cargaison d'arrivage (Formulaire 7533 – Douanes), le conducteur doit présenter le Formulaire 7512 – Douanes annoté « QP IN-BOND AUTHORIZED ». Le code barres et le numéro de marchandises sous douane sont également imprimés sur le formulaire.

2.3.4 Conformité à la *U.S. Trade Act*

La question relative à l'application de la *U.S. Trade Act* a soulevé des difficultés et en se basant sur les recherches effectuées par les consultants, a suscité beaucoup de stress chez les transporteurs routiers et les conducteurs. La raison en est que les sanctions sont

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

délivrées au conducteur pour le compte du transporteur routier. Les sanctions sont les suivantes :

- Première infraction : 5 000 \$US
- Infractions subséquentes : 10 000 \$US

Il est bon de souligner que le CBP peut refuser l'entrée aux conducteurs récidivistes. L'un des documents du CBP établit ce nombre à cinq infractions.

Dans l'éventualité où une sanction est délivrée au conducteur pour non-conformité, le CBP ne refusera pas nécessairement l'entrée au camion ou à l'envoi. Réciproquement, si un refus d'entrée est délivré au camion ou à l'envoi, une sanction de non-conformité ne sera pas délivrée.

Selon le CBP, les représentants des douanes délivrent des sanctions à leur discrétion en vertu des modalités suivantes :

- lorsqu'un camion arrive au poste frontalier et que le transporteur n'a rien fait pour transmettre les renseignements exigés au CBP avant l'arrivée;
- lorsqu'aucun renseignement sur la cargaison n'a été fourni pour une cargaison d'arrivage par l'entremise du QP/WP ou du CAFES;
- lorsque le conducteur ne présente pas une carte du programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) valide ainsi qu'une entrée dans le BRASS après le 1^{er} mai 2005.

Le CBP a récemment mis en place un processus de diligence raisonnable. Si un transporteur routier ou un conducteur peut prouver que le courtier en douane ou l'expéditeur est responsable de l'infraction, il est alors possible d'imposer les sanctions à ces derniers.

Toutes les sanctions imposées par le CBP peuvent être réduites à un montant moins élevé, mais les infractions sont quand même versées au dossier du transporteur routier et à celui du conducteur.

2.4 AUTRES FORMALITÉS AMÉRICAINES DE DÉDOUANEMENT DES CARGAISONS À LA FRONTIÈRE

Il existe deux principaux processus de dédouanement des cargaisons, mais ils sont exemptés de l'exigence de présenter à l'avance l'information par voie électronique sur les cargaisons. Ce sont les systèmes BRASS et CAFES. Chacun de ces systèmes est décrit ci-dessous.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

2.4.1 Border Release Advanced Screening and Selectivity (BRASS)

Le BRASS est conçu à l'intention des importateurs, des expéditeurs et des courtiers en douane qui procèdent fréquemment à l'expédition de forts volumes du même produit dont la cargaison est conforme en tous points (en grande partie des pièces pour véhicules automobiles) provenant d'entreprises qui ont été approuvées au préalable et pour lesquels des codes barres d'identification alphanumériques ont été assignés (codes C4). Le ou les produit(s) expédié(s) par un groupe donné importateur-expéditeur-courtier doit ou doivent être approuvé(s). Un code C4 est délivré pour chaque produit d'un groupe approuvé au préalable. À la frontière, le conducteur présente la facture sur laquelle est apposé le code C4. Le transporteur doit aussi indiquer le code C4 sur le manifeste. Le CBP procède au balayage du code barres et s'il correspond aux données du système pour une combinaison importateur-expéditeur-courtier-produit, le camion est autorisé à franchir la frontière. En vertu du BRASS, aucun autre renseignement (p. ex., le transporteur, le conducteur) n'est requis par le CBP si tout est en règle. Il n'est pas nécessaire de faire parvenir un avis préalable au CBP avant l'arrivée à la frontière.

Avant que l'exigence de transmettre des renseignements relatifs à la cargaison par voie électronique entre en vigueur, la plupart des cargaisons franchissant la frontière canado-américaine étaient des envois effectués en vertu du BRASS. Au 1^{er} mai 2005, tout envoi conforme au BRASS qui n'est pas transporté par un conducteur inscrit au programme EXPRES se verra refuser l'entrée aux États-Unis et au Canada. Si les expéditeurs ne sont pas en mesure de s'assurer les services d'un conducteur inscrit au programme EXPRES pour le transport transfrontalier de leurs cargaisons conformes au BRASS, ces expéditeurs inscrits au BRASS pourront envisager d'utiliser le PAPS. Ce faisant, ils devront alors se conformer aux exigences en matière d'avis préalable à l'arrivée énoncées dans la *U.S. Trade Act*. Les transporteurs routiers qui effectuent le transport de marchandises ne peuvent embaucher que des conducteurs inscrits au programme EXPRES et qui possèdent une carte EXPRES.

Le CBP n'accepte plus aucune demande d'inscription au BRASS. En raison des nouvelles exigences du programme EXPRES, le CBP s'attend à ce qu'un pourcentage important d'utilisateurs du BRASS se servent dorénavant du système PAPS.

2.4.2 Customs Automated Forms Entry System (CAFES)

Le système CAFES est un service du CBP qui permet aux parties autorisées par le CBP d'utiliser des codes barres normalisés à 2 dimensions (2D) et des balayeurs pour accélérer le traitement des documents relatifs aux marchandises sous douane. Le logiciel du système CAFES génère un formulaire rempli et signé électroniquement (Formulaire 7512-2D – Douanes) lisible par machine ainsi que le code barres bidimensionnel qui y est gravé.

Lorsqu'un conducteur arrive à la frontière, il présente le Formulaire 7512-2D – Douanes à l'agent du CBP au premier poste frontalier. Le code barres 2D est balayé et l'inspecteur

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

obtient immédiatement le message d'acceptation ou de refus au poste frontalier. S'il s'agit d'un refus, le conducteur se rend dans une aire secondaire aux fins d'inspection. S'il s'agit d'une acceptation, le formulaire est estampillé « Mouvement autorisé ». Le conducteur présente le formulaire estampillé au bureau de destination.

Le CAFES permet d'obtenir les renseignements nécessaires pour procéder au contrôle par épurement en quelques secondes suite au balayage du code barres apposé sur le document. Cela permet au CBP de dédouaner les envois conformes au CAFES au premier poste presque immédiatement. En outre, il n'est pas nécessaire de se présenter pour un deuxième contrôle. Ce processus accélère le mouvement du trafic de véhicules au poste frontalier et fait en sorte que les agents des douanes n'ont plus à exécuter la tâche fastidieuse de l'entrée des données.

2.5 AUTRES PROGRAMMES DE SÛRETÉ DES ÉTATS-UNIS

Les autres principaux programmes de sûreté des États-Unis qui peuvent avoir des effets sur les transporteurs routiers du Canada sont décrits ci-après.

2.5.1 Food and Drug Administration (FDA) des É.-U. – avis préalable à l'arrivée

La *Public Health Security and Bio-Terrorism Preparedness and Response Act* de 2002 (la *Bio-Terrorism Act*) exige que la FDA reçoive un avis préalable à l'arrivée de deux heures pour les aliments² importés ou offerts pour importation aux États-Unis. Les mécanismes de présentation d'information par voie électronique aux fins de dédouanement des cargaisons (p. ex., PAPS) décrit auparavant sont utilisés dans le cadre de cette procédure. L'exigence relative à l'avis préalable à l'arrivée est entrée en vigueur le 12 décembre 2003, conformément à la *Bio-Terrorism Act*. Si un envoi d'aliments arrive au poste frontalier sans un avis préalable à l'arrivée adéquat (p. ex., aucun avis préalable, avis préalable insuffisant ou avis préalable en dehors des délais prescrits), il se peut que l'envoi fasse l'objet d'un refus d'entrée et qu'il ne soit pas livré à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire.

En mai 2003, la découverte de cas d'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB) au Canada a aussi entraîné la mise en place de règlements et de procédures à la frontière, ce qui a changé la façon de traiter les mouvements transfrontaliers. La FDA a imposé un interdit complet sur l'importation de bovins sur pied et sur la plupart des produits à base de viande du Canada. Elle a par la suite modifié l'interdit et a permis à certains produits d'entrer aux États-Unis comme les aliments pour animaux, y compris les aliments pour animaux domestiques, et les ingrédients alimentaires contenus dans les produits qui ne sont pas à base de viande. Toutefois, des permis canadiens et américains doivent être délivrés pour ces produits lorsqu'ils franchissent la frontière et ils doivent faire l'objet d'inspection par l'AQI (Agriculture Quarantine Inspection).

² Nota : Certains produits alimentaires (p. ex., les œufs) ne sont pas régis par la *Bio-Terrorism Act*.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

2.5.2 Transport des marchandises dangereuses

Pour ce qui est des flottes de camions qui transportent des matières dangereuses (identifiées au Canada comme marchandises dangereuses) aux États-Unis, de nouveaux plans de sûreté et de la formation en sûreté ont été introduits en 2003 en vertu du CFR 49 172.700 et 172.800. Le Canada envisage actuellement d'adopter une approche semblable en vertu des modifications proposées à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. Aux États-Unis, les conducteurs qui possèdent leur permis de conducteur du secteur commercial pour le transport des matières dangereuses font l'objet d'une vérification de leurs titres de compétence et doivent faire prendre leurs empreintes digitales.

Jusqu'à maintenant, l'accord de réciprocité entre les États-Unis et le Canada est toujours en vigueur et un conducteur canadien doit détenir un certificat de formation valide en vertu de la réglementation canadienne, sauf dans les cas du transport d'explosifs. Tel qu'énoncé dans la nouvelle législation américaine, les conducteurs canadiens qui effectuent le transport d'explosifs aux États-Unis doivent solliciter une habilitation de sécurité en matière de transport. Les conducteurs doivent présenter les documents d'identité requis, faire prendre leurs empreintes digitales et faire l'objet d'une vérification de leurs antécédents au Canada avant d'être autorisés à effectuer le transport d'explosifs aux États-Unis.

2.5.3 Programme US Visit

Le processus de frontière intelligente va bien au-delà des éléments que renferme le Plan d'action sur la frontière intelligente. L'exemple auquel on réfère le plus souvent et qui a fait l'objet d'une importante couverture médiatique est le Programme US Visit qui signifie «U.S. Visitor and Immigration Status Indicator Technology Program ». Il s'agit d'un programme voulant que tous les citoyens non américains qui entrent aux États-Unis soient tenus de faire prendre leurs empreintes digitales auparavant. Ce programme est entré en vigueur le 5 janvier 2004. Les citoyens canadiens ne sont pas assujettis au programme mais les conducteurs qui détiennent un statut de résident permanent du Canada le sont. La deuxième phase du programme est toujours en voie d'élaboration. Elle s'appliquera aux visiteurs qui quittent ensuite les États-Unis.

Les conducteurs canadiens, qui ne sont pas citoyens canadiens peuvent entrer aux États-Unis en vertu du Visa Waiver Program (VWP) mais ils devront également être inscrits au Programme US Visit. Le VWP permet aux conducteurs de certains pays d'être admis aux États-Unis sous certaines conditions et pour un temps limité sans devoir obtenir un visa. Le VWP permet d'être admis aux États-Unis pour une période de 90 jours ou moins à titre de visiteur non immigrant pour affaires ou par plaisir sans devoir obtenir d'abord un visa de non immigrant. Pour ce qui est des conducteurs qui détiennent un statut de résident permanent du Canada, ils doivent remplir et signer le Formulaire I-94W, la Nonimmigrant Visa Waiver Arrival/Departure Form, lorsqu'ils se présentent à un poste frontalier. Le

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Formulaire I-94 est délivré au poste de deuxième inspection et le conducteur doit payer les frais au point d'entrée, tel qu'exigé.

Bien que les agents de Customs and Border Protection puissent toujours exercer leurs pouvoirs discrétionnaires de référer un conducteur au processus du Programme US Visit dans le cadre des inspections, les conducteurs ayant le statut de résident permanent qui participent au programme EXPRES peuvent ne pas être tenus de s'inscrire au Programme US Visit. Cependant, lorsqu'ils renouvellent leurs formulaires I-94 pour séjours multiples, il se peut qu'ils soient alors assujettis au programme.

2.5.4 Programme Automated Commercial Environment (ACE)

Le CBP travaille également à la réalisation d'un programme connu sous le nom de ACE. Le programme ACE doit servir d'instrument au CBP pour recevoir les manifestes de la cargaison par voie électronique. La réglementation a été publiée dans le registre fédéral le 23 juillet 2003 et sa **mise en œuvre est prévue au cours de 2006**. Le nouveau système ACE exigera que les transporteurs routiers et les conducteurs communiquent directement avec les services douaniers, et que ces services fassent parvenir un avis en retour par le biais du portail Web ou de l'EDI. Les transporteurs routiers seront responsables de transmettre le manifeste Cargaison d'arrivage (Formulaire 7533 – Douanes) par le biais du « ACS entry filer » au moins une heure avant l'arrivée au poste frontalier.

L'objectif du CBP est de réduire les retards et l'encombrement au point frontalier. La mise en œuvre de la « Version 4 » du programme ACE est d'abord prévue aux postes frontaliers des États-Unis les plus importants et les plus achalandés, soit Buffalo, Lewiston et Champlain (New York), Detroit et Port Huron (Michigan) et Blaine (Washington).

Plusieurs des transporteurs ont obtenu leur numéro ACE auprès du CBP et ont commencé à envisager des moyens de se conformer à cette nouvelle exigence. La mise en place de nouvelles procédures entraînera également des coûts connexes, y compris l'élaboration des systèmes informatiques requis, la formation des employés et la transmission de données entre le transporteur et le CBP.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

3. RÉSULTATS DU SONDAGE

Les résultats du sondage sont fondés sur les réponses reçues de 28 transporteurs pour compte d'autrui, 13 tractionnaires, 2 transporteurs privés et 7 expéditeurs. Les noms des répondants se trouvent à l'annexe D. Il est important de souligner à nouveau qu'il n'a jamais été question que ce sondage soit statistiquement représentatif. Nous avons tenté tout de même de réaliser un sondage aussi représentatif que possible en tenant compte d'une vaste gamme des divers segments et diverses régions de l'industrie canadienne du camionnage.

3.1 PROFIL DES RÉPONDANTS AU SONDAGE

Tel que décrit dans l'introduction, trois principaux segments de l'industrie du camionnage (soit les transporteurs pour compte d'autrui, les tractionnaires et les transporteurs privés) ainsi qu'un certain nombre des principaux expéditeurs ont été interrogés à l'aide d'un questionnaire conçu et préparé spécifiquement en fonction de chaque groupe. Toutefois, les descriptions de profil présentées dans cette section portent principalement sur les transporteurs pour compte d'autrui et sur les tractionnaires. Compte tenu du faible nombre de transporteurs privés et d'expéditeurs qui ont répondu au questionnaire et de leur nature propre, il nous est impossible d'en présenter un profil détaillé pour des raisons de confidentialité.

3.1.1 Profil des répondants en termes de taille de la flotte et d'emplacement géographique

La taille de la flotte (en termes du nombre de tracteurs) et l'emplacement géographique où exploite chaque transporteur pour compte d'autrui et chaque tractionnaire dans chacune des quatre régions sont indiqués au tableau 3-1. Les tractionnaires sont classés en groupes dont la taille de la flotte au complet se compose de moins de 10 tracteurs. En quelque sorte, tous les tractionnaires qui ont participé au sondage étaient exploitants d'un seul tracteur (c.-à.-d. qu'ils en étaient propriétaires).

La plupart des tractionnaires (10 sur 13) travaillent à contrat avec un transporteur en particulier plutôt qu'à titre d'indépendants. Pour ceux qui travaillent à contrat, la plupart (soit 8 sur 10) ont conclu un contrat avec un transporteur et utilisent les programmes d'assurance, de permis et de carburant de ce dernier.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Tableau 3-1 : Profil des répondants en termes de taille de la flotte, par région

<i>Taille de la flotte (Tracteurs)</i>	<i>Atlantique</i>	<i>Québec</i>	<i>Ontario</i>	<i>Ouest canadien</i>	<i>Total</i>
<10	3	1	4	5	13
10-49	0	3	4	2	9
50-99	0	2	0	2	4
100-499	3	4	3	1	11
>500	1	1	1	1	4
Total	7	11	12	11	41

La taille de la flotte au complet des transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés est de 6 356 tracteurs répartis par région comme suit : Atlantique – 1 160; Québec – 2 413; Ontario – 1 638; Ouest canadien – 1 145.

3.1.2 Utilisation des tractionnaires

Les transporteurs ont indiqué également le nombre de conducteurs à temps plein qu'ils embauchent ainsi que le pourcentage de tractionnaires. Le nombre de conducteurs embauchés par chaque transporteur correspond pratiquement à la taille de la flotte, tel que susmentionné. En termes de l'utilisation en pourcentage de tractionnaires, la moyenne générale chez les transporteurs échantillonnés est de 25,9 % du nombre total de conducteurs embauchés.

3.1.3 Importance du trafic transfrontalier

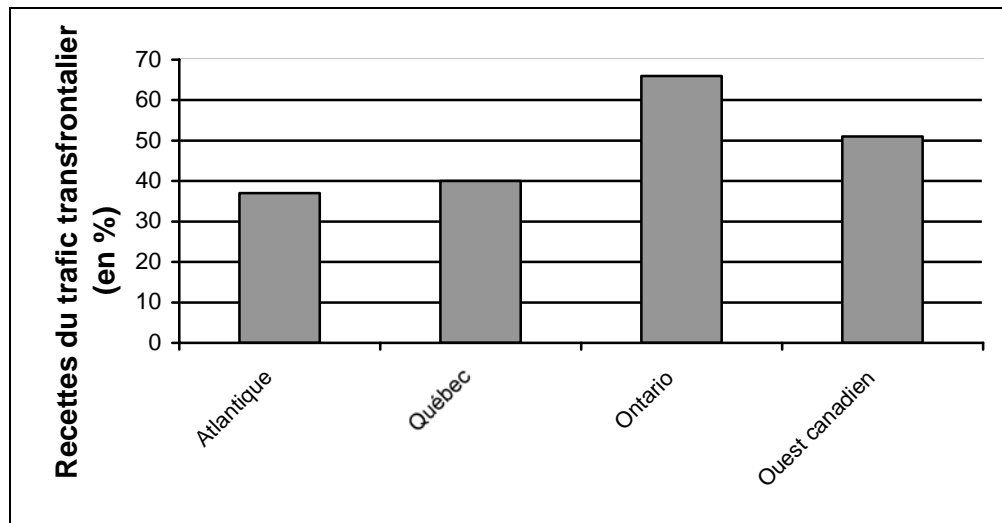
Nous avons demandé aux transporteurs d'indiquer le pourcentage de leurs recettes que représente le trafic transfrontalier (c.-à-d. le trafic entre le Canada et les États-Unis). Afin de bien mettre les choses en perspective lors de la compilation des résultats au niveau régional ou national, la réponse de chaque transporteur a été pondérée selon la taille de sa flotte de tracteurs en tant que pourcentage de la taille de la flotte échantillonnée. Dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui, le trafic transfrontalier représente en moyenne 48 % de leurs recettes totales. Ce pourcentage est très comparable à la moyenne générale de 47 % de l'industrie, tel que rapporté par Statistique Canada³. Les données relatives aux

³ Le camionnage au Canada 2003 rapporte que les transporteurs pour compte d'autrui – longue distance dont les recettes sont > 1 million \$/année, enregistrent des recettes de trafic transfrontalier de 8 milliards \$ ou 47 % des 16,8 milliards \$ des recettes totales générées en 2003.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés sur une base régionale sont illustrées au graphique 3.1 ci-dessous.

Graphique 3.1 : Recettes du trafic transfrontalier en tant que pourcentage des recettes totales



Les transporteurs de l'Atlantique échantillonnés rapportent le pourcentage le plus faible de recettes provenant du transport transfrontalier, soit 37 %, tandis que les transporteurs de l'Ontario enregistrent le pourcentage le plus élevé, soit 66 %, ce qui illustre bien le lien étroit qui relie les économies de l'Ontario et des États-Unis, principalement pour ce qui est du secteur automobile. Dans le cas des tractionnaires échantillonnés, 80 % de leurs recettes en moyenne proviennent du trafic transfrontalier. Ce pourcentage n'est pas représentatif des quelque 36 000 tractionnaires et plus qui auraient exploité au Canada en 2002⁴.

En 2004, 207 341 trajets transfrontaliers ont été effectués par les transporteurs pour compte d'autrui qui ont participé au sondage. Au niveau régional, les données sont indiquées au tableau 3.1 ci-dessous. Ces résultats reflètent davantage le taux de participation des transporteurs dans chacune des régions plutôt que la ventilation en pourcentage réelle du nombre total de trajets transfrontaliers que chacune des régions peut avoir générer.

⁴ Transports Canada, Les transports au Canada 2003, Rapport annuel.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Tableau 3.2 : Trajets transfrontaliers des transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés

Région	Trajets transfrontaliers	Pourcentage du total
Atlantique	17 350	8,4
Québec	84 793	40,9
Ontario	76 250	36,8
Ouest canadien	28 948	14,0
Total	207 341	100,0

Le nombre total de trajets transfrontaliers effectués par les 13 transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés est de 870 trajets en 2004 ou une moyenne d'environ 67 trajets transfrontaliers par année (un peu plus d'un par semaine).

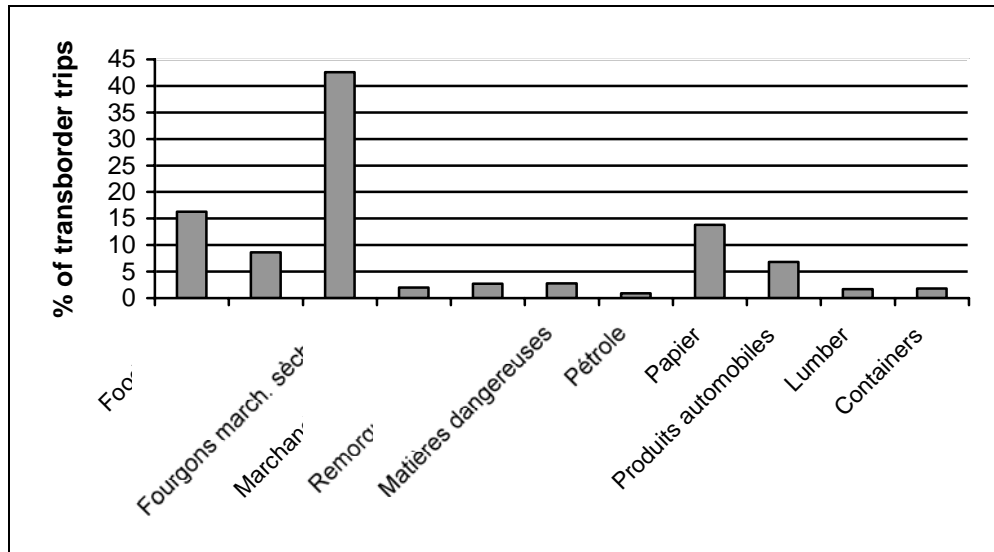
3.1.4 Type de marchandises transportées

Nous avons demandé aux transporteurs de fournir une ventilation calculée en pourcentage du type de marchandises transportées lorsqu'ils franchissent la frontière en direction du sud selon un nombre spécifique de catégories de marchandises. Nous leur avons également demandé d'indiquer le nombre de mouvements transfrontaliers en direction du sud effectués en 2004. Selon ces statistiques, il est toujours possible de pondérer les résultats aux niveaux régional et national. Dans le cas actuel, seules les réponses des transporteurs pour compte d'autrui ont été analysées. Ces entreprises représentent plus de 99,5 % du nombre total de trajets transfrontaliers effectués par tous les transporteurs qui ont répondu au sondage (y compris les tractionnaires et les transporteurs privés).

Au niveau national, le pourcentage de trajets transfrontaliers pour chaque catégorie de marchandises est indiqué dans le graphique 3.2 ci-dessous.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Graphique 3.2 : Type de marchandises transportées – tous les transporteurs



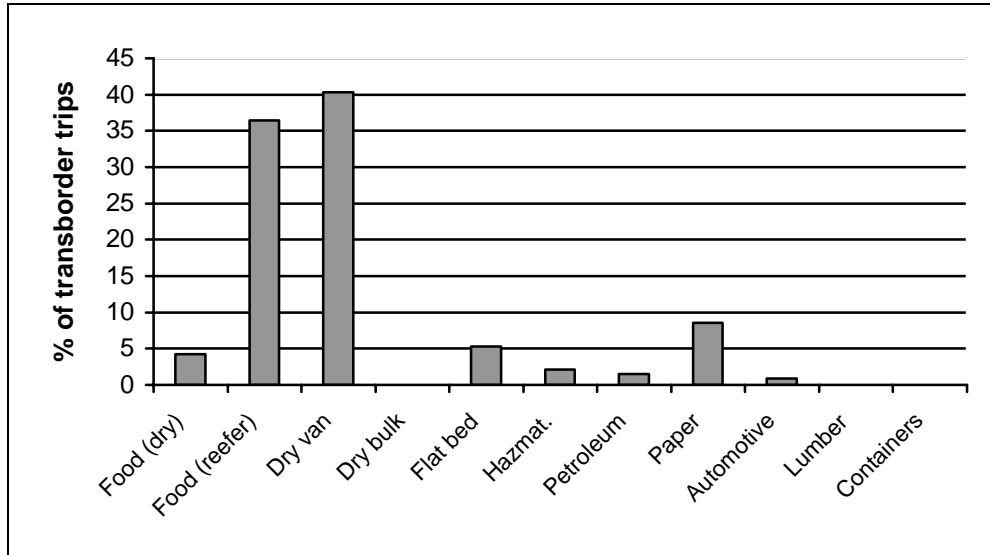
Dans le cas des transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés, le trafic de fourgons pour marchandises sèches représente près de 43 % de tout le trafic transfrontalier et ces marchandises constituent la principale catégorie de marchandises transportées. Le trafic de fourgons pour aliments secs et congelés représente 25 % du trafic transfrontalier et ces produits sont assujettis aux formalités spéciales de la FDA à la frontière en vertu de la *Bio-Terrorism Act*. Le trafic de fourgons pour produits de papier et produits automobiles représente 14 % et 7 % respectivement du trafic transfrontalier et ces produits constituent les autres principales catégories de marchandises qui franchissent la frontière.

Au niveau régional, l'importance relative des types de marchandises transportées peut varier grandement. Les résultats pour les transporteurs pour compte d'autrui dans chacune des régions sont présentés dans les quatre graphiques ci-dessous allant de l'Est à l'Ouest.

Tel qu'illustré au graphique 3.3 à la page suivante, la principale différence en ce qui concerne les transporteurs de la région de l'Atlantique par rapport à la moyenne nationale est la prédominance d'aliments transportés dans des fourgons frigorifiques (36 % des trajets transfrontaliers). Cela s'explique sans doute par le fait que les provinces de l'Atlantique exportent du poisson congelé. Un autre fait à souligner est l'absence de marchandises en vrac, de bois d'œuvre et de conteneurs par les transporteurs échantillonnés.

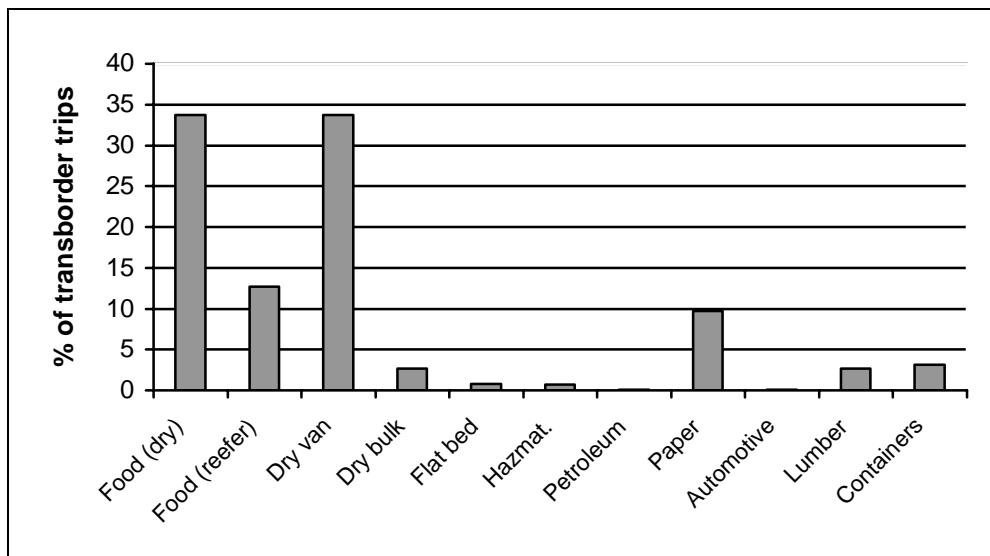
Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Graphique 3.3 : Type de marchandises transportées – transporteurs de l'Atlantique



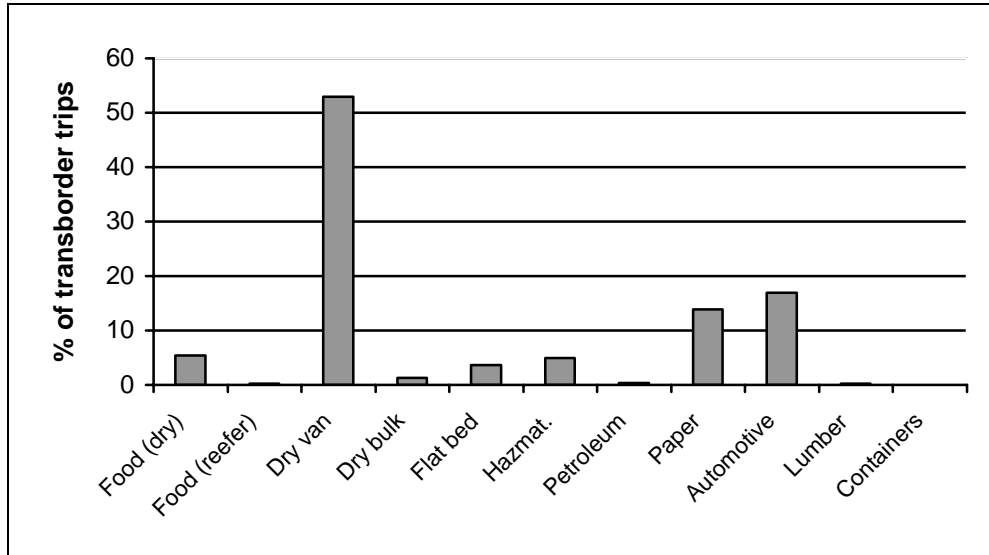
Tel qu'illustré au graphique 3.4 ci-dessous, les transporteurs du Québec échantillonnés effectuent le transport d'une vaste gamme de types de marchandises. Les marchandises générales et les aliments transportés dans des fourgons pour marchandises sèches sont les principales catégories de marchandises transportées. Comme il fallait s'y attendre, les produits forestiers (papier et bois d'œuvre), une grande industrie au Québec, et les conteneurs (en raison du Port de Montréal) constituent également des marchandises transportées en forts volumes qui franchissent la frontière.

Graphique 3.4 : Type de marchandises transportées – transporteurs du Québec



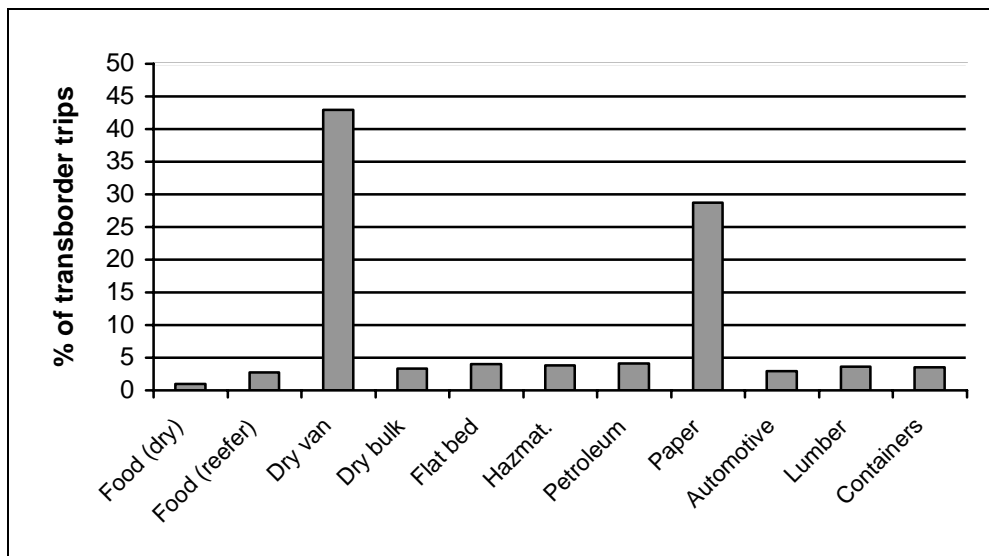
Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Graphique 3.5 : Type de marchandises transportées – transporteurs de l'Ontario



À l'exclusion de la prédominance du trafic de fourgons pour marchandises sèches (53 % des trajets transfrontaliers), les transporteurs de l'Ontario échantillonnés effectuent également le transport de quantités importantes de produits automobiles (comme on devait s'y attendre) et de produits de papier, tel qu'illustré au graphique 3.5 ci-dessous. Le trafic de remorque à fond plat et de matières dangereuses se situe également au-dessus de la moyenne nationale.

Graphique 3.6 : Type de marchandises transportées – transporteurs de l'Ouest canadien



Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Les transporteurs de l'Ouest canadien échantillonnés effectuent le transport de toutes les catégories de marchandises tel qu'illustré au graphique 3.6 ci-dessus. Le trafic de fourgons pour marchandises sèches est toujours le plus important, mais les catégories de marchandises comme les produits de papier et les produits du pétrole se situent au-dessus de la moyenne nationale, ce qui reflète bien l'économie de l'Ouest canadien. Le trafic de conteneurs en provenance du Port de Vancouver est également important.

3.1.5 Type d'exploitation (CC par rapport à CP)

Parmi les transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés, 68 % effectuent le transport de charges complètes (CC), 14 % de charges partielles (CP) et 18 % effectuent le transport à la fois de CC et de CP. Le profil est sensiblement le même chez les tractionnaires : 69 % transportent des CC, 15 % des CP et 15 % des CC et des CP.

3.1.6 Passages frontaliers utilisés pour le trafic transfrontalier

Nous avons également demandé aux transporteurs de fournir une ventilation calculée en pourcentage du nombre total de trajets ainsi que des passages frontaliers utilisés pour les mouvements transfrontaliers en direction du sud en 2004. Dans ce cas-ci également, l'analyse a été effectuée seulement pour les transporteurs pour compte d'autrui puisque les données pertinentes aux tractionnaires n'auraient eu aucune influence sur l'ensemble des résultats. Les résultats ont également été pondérés selon le nombre de mouvements transfrontaliers en direction du sud effectués par chacun des transporteurs. Puisque l'utilisation des passages frontaliers est fonction du lieu d'exploitation des transporteurs, les résultats sont présentés sur une base régionale dans les quatre tableaux qui suivent.

Tableau 3.3 : Passages frontaliers utilisés par les transporteurs de l'Atlantique

Passage frontalier	Utilisation
Woodstock/Houlton	41,9 %
St. Stephen/Calais	12,6 %
Pont Peace /Fort Erie	10,0 %
Windsor/Detroit (Pont Ambassador)	7,8 %
Pont Queenston-Lewiston	7,4 %
Sarnia/Port Huron (Pont Blue Water)	5,8 %
Lacolle/Champlain	2,8 %
Autres	11,7 %
Total	100,0 %

Comme on devait s'y attendre, les transporteurs de l'Atlantique utilisent principalement les passages frontaliers du Nouveau-Brunswick, soit Woodstock et St. Stephen, mais utilisent aussi de façon importante les principaux passages frontaliers de l'Ontario.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Par ailleurs, les transporteurs du Québec utilisent en particulier certains passages frontaliers, tel qu'illustré au tableau 3.3. ci-dessous. Le passage frontalier Lacolle au Québec gère plus de 46 % de tous les trajets transfrontaliers effectués par les transporteurs du Québec. Les passages frontaliers de l'Ontario dont le principal est celui de Windsor/Detroit au Pont Ambassador jouent un rôle important dans l'exploitation des transporteurs du Québec.

Tableau 3.4 : Passages frontaliers utilisés par les transporteurs du Québec

Passage frontalier	Utilisation
Lacolle/Champlain	46,5 %
Windsor/Detroit (Pont Ambassador)	15,1 %
Sarnia/Port Huron (Pont Blue Water)	11,2 %
Lansdowne/Pont des Mille-Îles	11,1 %
Phillipsburg/Highgate Centre	7,8 %
Pont Peace /Fort Erie	4,4 %
Autres	3,9 %
Total	100,0 %

Comme on devait s'y attendre dans le cas des transporteurs de l'Ontario, le passage frontalier le plus utilisé est le pont Ambassador à Windsor/Detroit. Il est également intéressant de souligner que les transporteurs de l'Ontario utilisent souvent le passage frontalier Lacolle/Champlain tel qu'illustré au tableau 3.4 à la page suivante.

Tableau 3.5 : Passages frontaliers utilisés par les transporteurs de l'Ontario

Passage frontalier	Utilisation
Windsor/Detroit (Pont Ambassador)	35,1 %
Sarnia/Port Huron (Pont Blue Water)	20,3 %
Pont Peace/Fort Erie	14,8 %
Lacolle/Champlain	8,6 %
Pont Queenston-Lewiston	5,8 %
Lansdowne/Pont des Mille-Îles	5,2 %
Autres	10,3 %
Total	100,0 %

Comme le fait voir le tableau 3.5 ci-dessous, les transporteurs de l'Ouest canadien utilisent beaucoup plus les passages transfrontaliers de l'ouest (comme on devait s'y attendre) et plus particulièrement le passage Emerson/Pembina. Les transporteurs utilisent également beaucoup les passages frontaliers de l'Ontario – principalement le passage Sarnia/Port Huron (Pont Blue Water). Les transporteurs de l'Ouest échantillonnés empruntent aussi un

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

plus grand nombre de passages frontaliers le long de la frontière canado-américaine que leurs collègues des autres régions. Cela se reflète dans le faible pourcentage d'utilisation des principaux passages frontaliers et le pourcentage plus élevé de la catégorie « Autres ».

Tableau 3.6 : Passages frontaliers utilisés par les transporteurs de l'Ouest canadien

Passage frontalier	Utilisation
Emerson/Pembina	18,4 %
Sarnia/Port Huron (Pont Blue Water)	13,1 %
Osoyoos/Oroville	10,4 %
Fort Francis/International Falls	7,6 %
Coutts/Sweetgrass	7,5 %
Windsor/Detroit (Pont Ambassador)	6,7 %
White Rock/Blaine	6,4 %
North Portal/Portal	5,7 %
Pont Peace/Fort Erie	5,3 %
Lacolle/Champlain	4,1 %
Autres	14,8 %
Total	100,0 %

3.2 PARTICIPATION ACTUELLE AUX MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES À LA FRONTIÈRE

La deuxième section du questionnaire porte sur la façon dont les transporteurs et les expéditeurs ont donné suite aux mesures américaines à la frontière tel que décrit dans le chapitre précédent du présent rapport.

3.2.1 Programmes C-TPAT et EXPRES

Tel qu'expliqué au chapitre 2 du présent rapport, lorsqu'un transporteur est approuvé pour participer au programme C-TPAT (ce qui peut s'avérer un processus ardu), les étapes additionnelles pour participer au programme EXPRES ne sont plus qu'une formalité. En général, les conducteurs peuvent s'inscrire à ce programme en peu de temps, ce qui n'est pas le cas pour les transporteurs et les expéditeurs. Après avoir rempli les documents administratifs nécessaires, la deuxième étape de la demande de participation au programme EXPRES pour les conducteurs consiste en une entrevue et la prise des empreintes digitales. Un pourcentage important de conducteurs en sont encore à la deuxième étape. Les quatre questionnaires (c.-à.-d. du transporteur pour compte d'autrui, du tractionnaire, du transporteur privé et de l'expéditeur) renferment des questions semblables relatives à leur statut aux fins d'approbation par le CBP à la fois pour les programmes C-TPAT et EXPRES.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Pour ce qui est des transporteurs pour compte d'autrui, au moment du sondage 80 % et plus avaient été approuvés aux fins du EXPRES par le CBP. Les demandes d'un certain nombre d'autres entreprises faisaient l'objet d'examen, tandis que d'autres avaient obtenu une approbation conditionnelle. Chez les conducteurs, le nombre d'inscrits n'est que d'environ 60 % bien que la plupart des autres conducteurs en soient au processus de demande de participation. Un faible pourcentage de conducteurs (soit de 2 à 5 %) ne seront jamais approuvés pour participer au programme EXPRES en raison d'une condamnation, d'un dossier criminel ou d'une infraction antérieur(e) impliquant le CBP. Dans le cas des plus grands transporteurs, les raisons exactes qui expliquent pourquoi leurs conducteurs n'ont pas demandé leur carte du programme EXPRES n'ont jamais été mentionnées. Le processus de demande de participation au programme EXPRES ne concerne que le CBP et le conducteur lui-même. Seule une enquête interne menée par le transporteur peut lui permettre de connaître le statut véritable de la demande de participation de ces conducteurs au programme EXPRES. Les plus petits transporteurs dont le pourcentage d'activités transfrontalières est élevé sont en général plus au courant du statut de leurs conducteurs et comptent habituellement un pourcentage plus élevé de conducteurs déjà approuvés dans le cadre du programme EXPRES.

Pour ce qui est des tractionnaires, la situation est contraire à celle des transporteurs pour compte d'autrui. Seulement 33 % des tractionnaires, au moment du sondage, avaient été approuvés aux fins du EXPRES alors que d'autres avaient présenté une demande de participation, ce qui pourrait éventuellement porter ce nombre à près de 50 %. Certains tractionnaires ne sont nullement intéressés par le processus de participation au programme EXPRES, pas plus que par les enquêtes personnelles qu'il implique. En général, il existe une certaine corrélation entre un tractionnaire approuvé ou non pour participer au programme EXPRES et son transporteur approuvé ou non pour participer à ce même programme, mais pas dans tous les cas.

Pour ce qui est des transporteurs privés aucun n'est inscrit au programme EXPRES. Cependant cette statistique n'est pas très pertinente en raison du très faible taux de réponses des tractionnaires échantillonnés. Le manque apparent d'intérêt envers les mesures de sûreté américaines à la frontière par les transporteurs privés peut s'expliquer par le fait que la plupart d'entre eux n'utilisent pas leur flotte pour le transport des envois transfrontaliers (ou seulement pour un très faible pourcentage de ces envois). De l'avis des consultants, les expéditeurs qui possèdent des flottes privées ont tendance à confier leur transport transfrontalier à des transporteurs pour compte d'autrui afin d'éviter les formalités à la frontière et de permettre à leurs conducteurs d'effectuer le retour le même jour (c.-à-d. éviter les déplacements de plus de 24 heures qu'entraînerait le temps d'attente à la frontière).

Lorsque nous avons demandé aux transporteurs pour compte d'autrui quel pourcentage de leurs clients (soit les expéditeurs) sont inscrits au programme EXPRES et quel pourcentage de leurs recettes d'exploitation ils représentent, le nombre a diminué à environ 10 % en moyenne. Cependant, l'écart-type des réponses est élevé. Environ un tiers des transporteurs

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

font affaire avec des expéditeurs qui ne sont pas inscrits au programme EXPRES. Cela entraîne bien sûr de sérieuses difficultés pour les transporteurs qui sont inscrits à ce programme et qui désirent utiliser les voies rapides EXPRES à la frontière. La situation s'avère même plus critique pour les transporteurs de CP qui doivent placer tous leurs envois dans une même remorque (ce qui peut représenter en moyenne 10 expéditeurs différents) et qui font affaire avec des expéditeurs inscrits au programme EXPRES afin de pouvoir utiliser une voie EXPRES à la frontière.

Contrairement aux réponses reçues des transporteurs concernant les expéditeurs inscrits au programme EXPRES, seulement un des sept expéditeurs qui ont participé au sondage n'était pas inscrit au programme C-TPAT ni au programme EXPRES, mais il avait l'intention de présenter une demande de participation. Les expéditeurs échantillonnés acheminent un volume important de produits aux États-Unis et ont ainsi intérêt à connaître les mesures de sûreté américaines en place actuellement à la frontière. L'expéditeur canadien moyen peut seulement expédier un certain volume de marchandises aux États-Unis et est, par conséquent, moins intéressé par les mesures de sûreté à la frontière en laissant la responsabilité au transporteur (c'est là l'opinion du consultant).

3.2.2 Utilisation d'immigrants reçus en tant que conducteurs

Environ seulement 20 % des transporteurs qui ont répondu au sondage font appel aux services d'immigrants reçus en tant que conducteurs. Par contre, seulement un très faible pourcentage des conducteurs qui effectuent du transport transfrontalier sont des immigrants reçus. Ainsi, les transporteurs ne se préoccupent nullement à ce moment-ci des exigences en matière de lecture rétinienne dans le cadre du Programme US Visit.

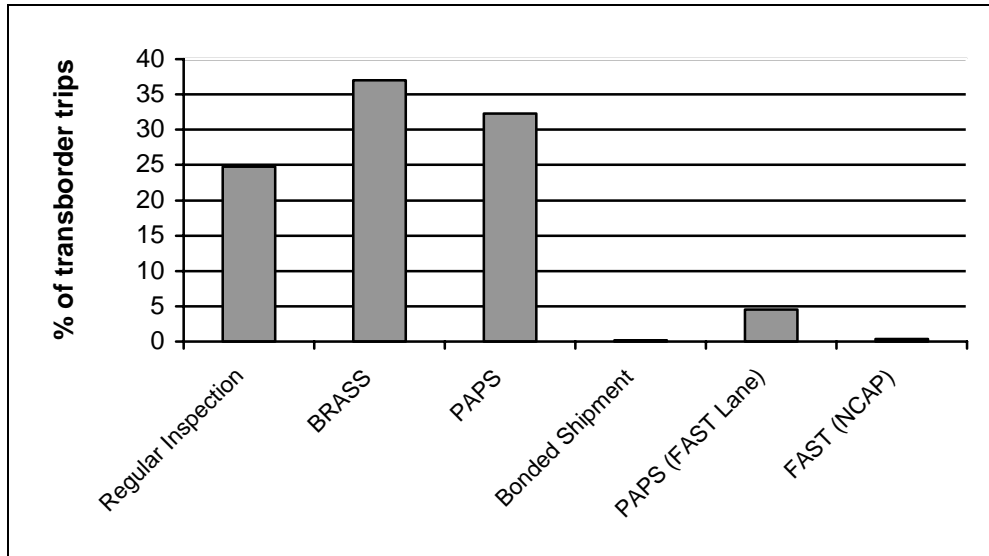
3.2.3 Application des différentes formalités douanières américaines à la frontière

Nous avons demandé aux transporteurs dans quels pourcentages ils appliquent chacune des différentes formalités prévues par les douanes américaines pour leurs envois transfrontaliers en direction du sud, et ce avant et après l'entrée en vigueur de l'exigence voulant que tous les manifestes de la cargaison soient transmis électroniquement au CBP au moins une heure avant l'arrivée des camions à la frontière américaine.

Les réponses des transporteurs pour compte d'autrui sont présentées ci-dessous. Les résultats ont été pondérés en fonction du nombre de mouvements transfrontaliers en direction du sud effectués par chaque transporteur en 2004. Le graphique 3.7 illustre le pourcentage d'application des formalités des douanes américaines avant l'entrée en vigueur de l'exigence voulant que tous les manifestes de la cargaison soient transmis électroniquement. Les envois sous douane comprennent les envois sous douane des courtiers en douane (QP/WP) ainsi que les envois sous douane des transporteurs (CAFES).

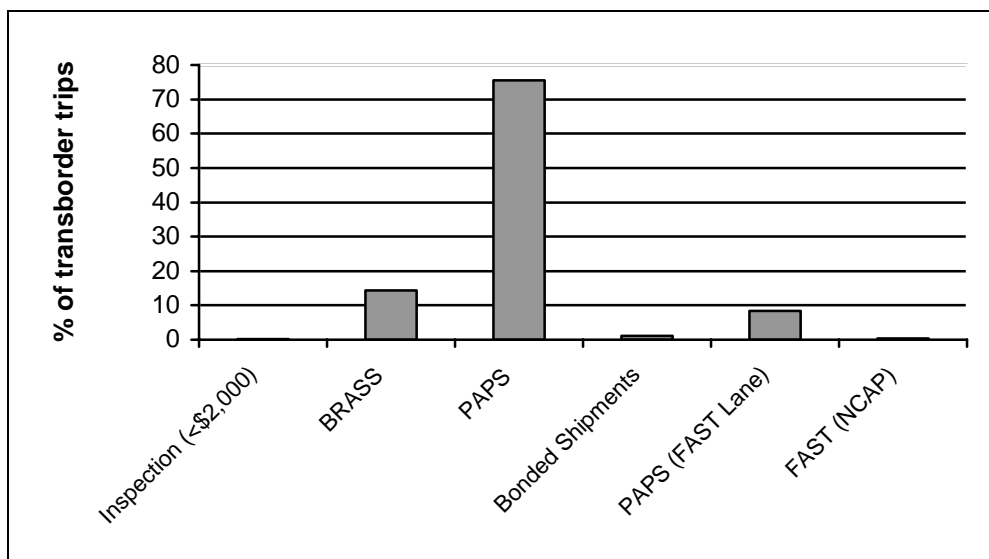
Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Graphique 3.7 : Application des formalités douanières américaines à la frontière avant l'exigence de transmettre électroniquement les manifestes de la cargaison



Le graphique 3.8 ci-dessous illustre l'application prévue en 2005 des différentes formalités douanières américaines en tenant compte de l'exigence voulant que tous les manifestes de la cargaison soient transmis électroniquement si la valeur de la cargaison est de 2 000 \$US et plus.

Graphique 3.8 : Application des formalités douanières américaines avec obligation de transmettre électroniquement les manifestes de la cargaison



Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

La différence la plus frappante entre les deux graphiques est l'augmentation remarquable de l'utilisation du PAPS et une diminution équivalente de l'utilisation du BRASS (qui nécessite de faire appel à des conducteurs approuvés aux fins du programme EXPRES en date du 1^{er} mai 2005). Avant l'entrée en vigueur de l'exigence de transmettre par voie électronique les manifestes, le système BRASS était plus utilisé que le PAPS (37 % par rapport à 33 %) par les transporteurs échantillonnés. En vertu des nouvelles procédures, l'utilisation du PAPS a plus que doublé pour atteindre 75 % alors que celle du BRASS (faisant appel à des conducteurs inscrits au programme EXPRES) a diminué à 14 %.

3.2.4 Formalités à la frontière assujetties aux exigences de la FDA

Bien que près de 75 % des transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés aient effectué le transport de produits alimentaires en 2004, aucune préoccupation en particulier n'a été soulevée relativement aux formalités de la FDA exigeant des préavis électroniques deux heures avant l'arrivée à la frontière depuis le 12 décembre 2003. Les transporteurs semblent s'être adaptés aux nouvelles formalités en place depuis maintenant plus d'un an. Les exigences de la FDA ont également eu peu de répercussions sur les envois d'aliments qui transitent par les États-Unis. Moins de 25 % des transporteurs qui effectuent le transport de produits alimentaires signalent une diminution des envois en transit. Un des principaux transporteurs effectue maintenant le transport de tous les envois d'aliments de l'Est à l'Ouest du Canada par le Canada plutôt que par le réseau routier plus rapide des États-Unis en raison des exigences de la FDA. Environ les deux tiers des répondants ont affirmé que les envois en transit sont demeurés au même niveau et quelques transporteurs ont même rapporté une augmentation de ce type d'envois.

Cependant, les fabricants d'aliments échantillonnés ont présenté une toute autre version bien que ce soit davantage en raison des cas d'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB) ou « maladie de la vache folle » que des mesures prises par les douanes américaines proprement dites. Pour ce qui est des produits à base de viande qui sont maintenant réglementés, non seulement les transporteurs doivent-ils se conformer aux formalités du CBP et de la FDA à la frontière, mais ils doivent aussi subir l'inspection par l'AQI (Agriculture Quarantine Inspection). Les fabricants d'aliments qui exportent aux États-Unis ont soulevé un certain nombre de questions ayant des répercussions sur leur capacité concurrentielle. Certaines de ces questions ont des effets directs sur l'industrie canadienne du camionnage et il en sera question plus loin dans le présent rapport.

3.3 *EFFETS DIRECTS DES MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES À LA FRONTIÈRE*

Cette section donne les réponses des transporteurs pour compte d'autrui et des tractionnaires en ce qui a trait aux effets des mesures de sûreté américaines à la frontière sur les coûts et avantages. L'analyse et l'évaluation quantitative des effets sur l'industrie canadienne du camionnage sont présentées au chapitre 4.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

3.3.1 Temps d'attente et de traitement

Depuis les événements du 11 septembre 2001, l'une des principales questions pour l'industrie canadienne du camionnage est l'augmentation apparente des retards à la frontière américaine et de nombreuses études ont augmenté cette question. Toutefois, plusieurs facteurs entrent en ligne de compte et l'essentiel est de définir les effets véritables qu'ont eu les formalités américaines à la frontière dans ce contexte.

Dans le cadre de la présente étude, le temps d'attente a été défini comme commençant à la première file d'attente à la frontière et se terminant lorsque le véhicule est dédouané lors de l'inspection finale. Lorsque nous avons demandé s'il y avait eu des changements par rapport au temps d'attente typique à la frontière américaine depuis le 11 septembre, 83 % des transporteurs pour compte d'autrui ont répondu par l'affirmative et tous ont affirmé que le temps d'attente avait augmenté. Les expéditeurs ont également appuyé les déclarations des transporteurs pour compte d'autrui à ce sujet. Quant aux tractionnaires, leurs réponses étaient plutôt partagées sur la question.

Lorsque nous leur avons demandé les raisons expliquant cette augmentation du temps d'attente, la moitié des transporteurs ont répondu qu'elle est attribuable uniquement aux nouvelles mesures de sûreté américaines, l'autre moitié ayant plutôt l'impression qu'il s'agit d'un effet combiné des mesures de sûreté et d'autres facteurs (p. ex., le manque de capacité des routes et des ponts, le peu de centres de traitement, etc.).

Chez les transporteurs qui ont expérimenté une augmentation du temps d'attente, environ la moitié d'entre eux ont été en mesure d'en fournir une évaluation. **En moyenne, l'augmentation est d'environ une heure** bien qu'elle varie de 15 minutes à 3 heures aux extrêmes. Lorsque nous avons demandé de répartir l'augmentation entre le temps d'attente et le temps de traitement par le CBP, l'augmentation a été attribuée presque entièrement au temps d'attente.

De l'avis des consultants, cette augmentation du temps d'attente depuis le 11 septembre 2001 ne correspond pas toujours aux résultats d'autres recherches effectuées auparavant. Par exemple, les travaux entrepris (et toujours en cours) par la Région de l'Ontario de Transports Canada en collaboration avec le fournisseur de données Turnpike Global Technologies (TGT) et deux transporteurs pour compte d'autrui dont les camions sont équipés de dispositifs de repérage par satellite pour la gestion de la flotte – TGT GPS, ont révélé des temps d'attente plus courts aux six grands passages frontaliers de l'Ontario. Un temps d'attente moyen de près de 30 minutes s'est avéré être la norme bien que des écarts importants au niveau du temps d'attente aient été tout de même signalés entre les six passages frontaliers. Bien que les résultats ne soient fondés que sur seulement 22 000 mouvements transfrontaliers en direction du sud effectués à ces six passages en Ontario sur une période de trois ans, l'aspect scientifique de la recherche doit être sérieusement pris en considération.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

La plupart des transporteurs ont également noté une différence du temps d'attente moyen aux différents postes frontaliers américains mais les réponses variaient et peu de détails ont pu être obtenus.

3.3.2 Méthode d'exploitation

Presque la moitié des transporteurs ont dû changer leur façon de faire en raison des mesures de sûreté américaines en place, comme suit :

- Les conducteurs doivent partir plus tôt le matin (c.-à-d. aux premières heures du jour) ou même le jour précédent afin d'éviter ou de prévoir les retards à la frontière. La nouvelle réglementation relative aux heures de service qui permet aux conducteurs de travailler seulement 14 heures par période de 24 heures qu'ils soient au volant de leur camion ou non (c.-à-d. les heures en file d'attente) constitue également une raison. Le temps perdu à la frontière peut être critique lorsqu'il s'agit de respecter les horaires de livraison dans les délais prévus.
- Créer un bassin de conducteurs inscrits au programme EXPRES qui n'effectuent le transport que des envois conformes à EXPRES et/ou à BRASS. Cela pourrait entraîner un manque de flexibilité dans l'affectation des conducteurs à des itinéraires nationaux ou transfrontaliers.
- Une plus grande utilisation du bassin de conducteurs afin de contrer la perte de temps à la frontière et d'être en mesure de toujours respecter la réglementation relative aux heures de service.
- Plus de procédures aux niveaux des communications et de l'administration avec les conducteurs afin de s'assurer que les formalités du CBP sont respectées et d'éviter les retards à la frontière.

3.3.3 Transport des marchandises dangereuses ou matières dangereuses

Environ 40 % des transporteurs pour compte d'autrui qui ont participé au sondage ont effectué le transport transfrontalier de marchandises dangereuses ou matières dangereuses. Ils ont indiqué, pour la plupart, avoir mis en place des programmes de sûreté et avoir offert la formation nécessaire à leurs conducteurs. Aucune question d'importance n'a été soulevée par les transporteurs qui effectuent le transport de marchandises relativement aux formalités américaines en matière de sûreté à la frontière.

3.3.4 Coûts et avantages

Plusieurs des transporteurs ont fourni des renseignements relativement aux incidences financières directes qu'exercent les mesures de sûreté américaines à la frontière sur leurs exploitations. Les voici :

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

- les coûts liés aux conducteurs, comme la formation, l'obtention des cartes du programme EXPRES, les primes pour franchir la frontière, etc.;
- l'investissement dans les installations (p.ex., caméras de sûreté, éclairage, clôtures) pour se conformer au programme C-TPAT;
- les coûts liés à l'administration et à la transmission des données concernant principalement l'utilisation du PAPS;
- les coûts additionnels des systèmes informatiques.

Ces coûts seront présentés et analysés plus en détail dans le prochain chapitre. Il est bon de souligner qu'environ 50 % des transporteurs qui ont participé au sondage facturent à leurs clients des frais supplémentaires pour la sûreté lorsque les envois doivent franchir la frontière. Ces frais supplémentaires aident à défrayer certains des coûts liés aux mesures de sûreté américaines à la frontière.

Pour ce qui est des avantages, les transporteurs sont unanimes pour affirmer qu'ils n'en ont retiré aucun (p. ex., des temps d'attente plus courts à la frontière) à ce jour suite à l'application des mesures de sûreté américaines. Les avantages potentiels des voies EXPRES, par exemple, se font toujours attendre et ce jusqu'à ce qu'un pourcentage plus élevé d'expéditeurs et à un moindre degré de conducteurs soient inscrits au programme EXPRES.

3.3.5 L'offre et la demande de conducteurs

En quelque sorte, tous les transporteurs sont très préoccupés par la question de la relève de conducteurs qualifiés pour desservir les postes frontaliers. Tel qu'indiqué auparavant, un faible pourcentage de conducteurs ne seront jamais approuvés aux fins du programme EXPRES. Cela s'ajoute au nombre de conducteurs qui, de façon générale, hésitent à franchir la frontière en raison des mesures de sûreté américaines (p.ex., la possibilité d'amendes en cas de non-conformité, les retards à la frontière qui réduisent les heures de conduite). Les longs trajets à parcourir sur les routes des États-Unis ont aussi des répercussions sur la qualité de vie pour plusieurs conducteurs qui préfèrent demeurer plus près de chez eux pour des raisons familiales.

Un bon nombre de tractionnaires ont véritablement manifesté leur intention de se retirer du transport transfrontalier. Les principales raisons sont : 1) les coûts liés à l'inscription au programme EXPRES; 2) les renseignements de nature personnelle qui doivent être fournis pour s'inscrire au programme EXPRES; et 3) le fait que les transporteurs ne reçoivent aucune rémunération pour couvrir l'augmentation des coûts occasionnés par le programme EXPRES et/ou les délais prolongés à la frontière.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Certains transporteurs offrent des incitatifs à leurs conducteurs pour franchir la frontière américaine (p. ex., des primes, un tarif de parcours plus élevé aux États-Unis) dans le but d'intéresser des conducteurs à accepter des trajets transfrontaliers. Cependant, la plupart des entreprises indiquent qu'il y a un manque de conducteurs compétents pour les trajets aux États-Unis et s'attendent à ce que la situation se détériore à l'avenir. Des bassins de conducteurs (p. ex., ceux inscrits au programme EXPRES par rapport à ceux qui ne le sont pas) peuvent en réalité être créés comme certains transporteurs l'ont proposé. Cela aura aussi pour conséquence que les transporteurs disposeront d'une moins grande flexibilité pour affecter des conducteurs à des trajets et être quand même en mesure de répondre aux demandes des clients.

3.3.6 Résumé des effets directs

Les mesures de sûreté américaines à la frontière ont eu des effets directs et négatifs sur les coûts et les exploitations des transporteurs canadiens depuis le 11 septembre 2001. Les retards à la frontière constituent le principal facteur, mais d'autres coûts plus visibles ont aussi été supportés. Cependant, d'autres questions comme les heures de services, l'ESB et le manque d'infrastructures adéquates et/ou d'installations de centres de traitement à la frontière s'ajoutent à celles déjà soulevées. Un manque important de conducteurs compétents pour effectuer le transport transfrontalier devient de plus en plus probable. D'un autre côté, suite à la mise en application des mesures de sûreté américaines à la frontière, les transporteurs ont bénéficié de peu d'avantages. Le chapitre 4 analysera et quantifiera ces effets de façon plus détaillée.

3.4 EFFETS INDIRECTS DES MESURES DE SÛRETÉ AMÉRICAINES À LA FRONTIÈRE

Nous avons également demandé aux transporteurs de communiquer toute observation concernant les effets indirects qu'entraînent les mesures de sûreté américaines sur l'ensemble des expéditeurs canadiens, sur l'industrie canadienne du camionnage en général et sur les autres modes de transport. Les entrevues que nous avons eues avec les expéditeurs ont permis d'obtenir des points de vue appréciables sur ces questions. Les tractionnaires sont plus circonspects à ce sujet, puisqu'ils n'appartiennent pas directement au milieu. Ensuite, certains ont été impliqués dans un nombre restreint seulement de trajets transfrontaliers dans une région du pays, ce qui ne leur a pas permis d'avoir une perspective générale de l'ensemble des expéditeurs canadiens.

3.4.1 Méthodes et modèles de distribution des expéditeurs

La plupart des transporteurs pour compte d'autrui ont répondu que les mesures de sûreté américaines n'ont pas encore eu d'effets directs sur les méthodes d'exploitation et de distribution des expéditeurs canadiens qui puissent avoir en retour une incidence sur leurs propres exploitations. Voici les principaux commentaires des transporteurs appuyés dans certains cas de commentaires des expéditeurs :

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

- Un transfert de la production / de l'impartition aux États-Unis principalement en ce qui a trait à l'industrie canadienne des pièces automobiles.
- La création d'inventaires additionnels et d'installations d'entreposage du côté américain de la frontière afin de s'assurer que les fournisseurs canadiens peuvent soutenir les niveaux de services auprès de leurs clients américains. Les livraisons juste à temps du secteur de l'automobile ont été les plus touchées. Les retards et l'incertitude à la frontière en ont été la principale cause.
- Les expéditeurs doivent effectuer leurs envois plus tôt (p.ex., aux premières heures du jour, le jour précédent) afin d'assurer l'arrivée à temps à la destination américaine en raison de l'incertitude à la frontière, mais également en raison de la nouvelle réglementation relative aux heures de service, tel que mentionné auparavant.
- Les expéditeurs inscrits au programme EXPRES demandent d'utiliser les voies EXPRES pour assurer la livraison à temps. Pour ce qui est des transporteurs de charges partielles inscrits au programme EXPRES, cela veut dire effectuer le transport dans un fourgon des envois des transporteurs inscrits à ce programme seulement. Il peut s'ensuivre certaines lacunes au niveau des opérations des transporteurs de charges partielles (p.ex., ne pas maximiser la capacité de chargement de la remorque).
- Un léger transfert des mouvements de charges partielles à charges complètes. Cette question peut être reliée également à ce qui précède parce que les transporteurs de charges partielles qui effectuent des envois multiples doivent se conformer à des mesures de sûreté plus rigoureuses à la frontière. En réduisant le nombre d'envois dans une remorque, il serait possible de minimiser les formalités administratives et les retards potentiels à la frontière.

3.4.2 Structure de l'industrie canadienne du camionnage

Près de 60 % des transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés sont d'avis que les mesures de sûreté américaines entraînent des changements à la structure de l'industrie canadienne et nord-américaine du camionnage.

Selon la plupart des commentaires reçus, les plus petits transporteurs canadiens quittent le marché du transport transfrontalier en raison des complications administratives découlant des nouvelles mesures de sûreté américaines auxquelles ils sont confrontés à la frontière. Dans la plupart des cas, ce sont les grands transporteurs canadiens qui prennent la relève. De l'avis de certains transporteurs et expéditeurs, les transporteurs américains délaissent peu à peu le marché du transport transfrontalier en raison des mesures de sûreté des deux côtés de la frontière. Le marché du transport transfrontalier ne représente qu'une faible

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

partie du chiffre d'affaires de plusieurs transporteurs américains, et cela ne justifie pas les efforts visant à se conformer à toutes les nouvelles procédures de sûreté à la frontière.

Les transporteurs sont quasi unanimes à affirmer que le CBP ne traite aucunement les transporteurs canadiens de façon différente des transporteurs américains, soit de manière qui pourrait nuire à la compétitivité des transporteurs canadiens qui exploitent le marché du transport transfrontalier.

3.4.3 Effets sur les autres modes de transport

Les transporteurs qui ont participé au sondage n'ont pas observé de transfert dans le choix du mode de transport depuis la mise en place des mesures de sûreté américaines à la frontière. Toutefois, les fabricants de produits alimentaires canadiens ont dû effectuer un transfert important de leur volume de trafic, passant du transport par train intermodal au transport par camion en raison des exigences en matière d'inspection pour les produits alimentaires à base de viande qui sont maintenant des produits réglementés dû à l'ESB. Tel que mentionné auparavant, les produits alimentaires sont assujettis non seulement aux mesures de sûreté du CBP mais également aux procédures de la FDA ainsi qu'à celles de l'Agriculture Quarantine Inspection (AQI), s'il s'agit d'un produit alimentaire réglementé. L'AQI doit être en mesure d'inspecter chaque envoi de produits réglementés, même si on n'effectue qu'une vérification aléatoire, pourvu que les documents soient en règle. Dans le cas d'un train intermodal, ce type d'inspection retarde considérablement l'exploitation et l'horaire des trains. Bien que ce type d'inspection ne soit pas directement lié aux mesures de sûreté américaines à la frontière, il peut avoir des répercussions sur l'obtention d'un volume de trafic suffisant pour justifier le service de trains intermodaux transfrontalier.

3.4.4 Rendement et impact des courtiers en douane

Nous n'avons pas demandé aux transporteurs de commenter directement le rendement des courtiers en douane dans le cadre de ce sondage. Toutefois, plusieurs ont fait part librement de leurs points de vue à propos du temps additionnel nécessaire aux courtiers en douane [soit une à deux heure(s)] pour traiter les factures commerciales avec le CBP. Ce délai s'ajoute à l'heure nécessaire pour le traitement préalable de l'information exigée par le CBP. Par conséquent, les conducteurs sont obligés de retarder leur arrivée à la frontière pour des périodes beaucoup plus longues que celles prévues à l'origine par le CBP lors de l'entrée en vigueur des exigences relatives à la présentation à l'avance de l'information.

Plusieurs transporteurs se sont aussi plaints de l'incertitude quant au temps nécessaire pour traiter l'information selon chaque courtier en douane (les transporteurs ne choisissent pas le courtier) et du fait de ne pas savoir avec précision à quel moment le CBP a reçu l'information relative à la facture et quand le chargement a été déclaré conforme. Certains transporteurs sont d'avis que les courtiers ne sont aucunement intéressés à accélérer le processus parce qu'il n'existe aucun lien commercial entre le transporteur et le courtier (c.-à-d. les transporteurs ne paient pas les courtiers).

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

La plupart des principaux courtiers en douane sont au courant de ces préoccupations et mettent en place des solutions de suivi informatisé pour communiquer aux transporteurs les numéros de confirmation dès que la cargaison est dédouanée par le service des douanes. Les transporteurs peuvent également présenter leurs demandes en utilisant leurs numéros PAPS en tout temps (7/24) pour connaître le statut de dédouanement de leurs envois. Les courtiers en douane qui ont participé au sondage reconnaissent qu'ils ont d'abord été dépassés par la mise en place du PAPS et qu'ils ont dû passer d'un horaire de travail de 8 h à 17 h (nécessitant 10 jours pour dédouaner un envoi) à un horaire de 24 heures pour répondre à la nécessité de procéder au dédouanement rapide des envois. En conséquence, les courtiers en douane ont dû revoir entièrement leurs façons de procéder, mais l'industrie, à tout le moins dans une certaine mesure, semble maintenant s'être adaptée à cette nouvelle façon de faire.

3.4.5 Résumé des effets indirects

Aucun changement d'importance n'a été révélé dans le cadre de ce sondage à propos des méthodes de distribution de l'ensemble des expéditeurs canadiens qui aurait eu une incidence importante sur l'industrie canadienne du camionnage à la suite de la mise en place des mesures de sûreté américaines. Ce qui est toutefois plus important, ce sont les liens changeants (ou le fait qu'ils n'y en aient pas) entre l'expéditeur, le transporteur et le courtier en douane depuis que le CBP a rendu obligatoire la présentation à l'avance de l'information. **Les transporteurs pour la plupart semblent avoir absorbé la plus grande partie des effets découlant de ces changements dans les formalités du CBP au départ.**

Il y a toutefois des indices qui laissent croire que les petits transporteurs tout comme les grands transporteurs canadiens et les transporteurs américains réduisent actuellement leur présence sur le marché du transport transfrontalier. Il peut s'avérer utile de surveiller cette situation alors qu'évoluent les mesures de sûreté et la structure des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. L'Enquête nationale au bord des routes de Transports Canada prévue en 2005-2006 représente une bonne occasion de surveiller les tendances sur le plan des échanges commerciaux.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

4. ÉVALUATION DES EFFETS CUMULATIFS SUR LES TRANSPORTEURS CANADIENS

Ce chapitre évalue de manière quantifiable les effets cumulatifs des mesures de sûreté américaines sur l'industrie canadienne du camionnage. Il porte principalement sur les réponses des transporteurs routiers qui ont participé au sondage ainsi que sur les résultats d'autres études qui ont examiné, au moins en partie, certains des coûts et avantages que peuvent en retirer les transporteurs canadiens. Un rapport produit par le CBP en novembre 2003⁵ en est un bon exemple. D'autres études ont traité davantage de la question des périodes d'attente à la frontière. L'annexe A présente une bibliographie des principaux rapports et principales études consultés. À cela s'ajoute un bon nombre de discussions tenues avec différentes organisations d'expéditeurs, des associations de camionnage, des représentants des services douaniers, des courtiers en douane et des exploitants de pont afin d'obtenir leurs points de vue sur les effets des mesures de sûreté américaines à la frontière. Une liste de ces organisations ainsi qu'une liste des personnes avec qui communiquer pour obtenir de l'information se trouvent à l'annexe E.

4.1 APPROCHE ET MÉTHODOLOGIE

Tel que mentionné auparavant, il n'a jamais été question que la taille de l'échantillon du sondage soit statistiquement représentative. Les transporteurs routiers canadiens qui ont participé au sondage ont effectué environ 207 000 mouvements transfrontaliers en direction du sud en 2004. Cet échantillon représente environ 5 % de tous les transporteurs canadiens pour compte d'autrui qui ont franchi la frontière en 2004. Cette année-là, il y a eu 13,45 millions de mouvements de camions dans les deux sens ou environ 6,73 millions de mouvements de camions dans un sens⁶. Ce nombre inclut à la fois les transporteurs américains et canadiens, les remorques chargées et vides ainsi que les flottes de camions privées. Nous estimons que les transporteurs pour compte d'autrui ont effectué environ 3,85 millions de mouvements de camions chargés dans un sens ou environ 57 % du nombre total de mouvements de camions dans un sens en 2004 en se fondant sur les hypothèses suivantes :

1. Le nombre de camions chargés est évalué à environ 83 % du total des mouvements de camions (c.-à-d. 17 % du total des camions vides en direction du sud)⁷.
2. Le nombre de camions de flottes privées est évalué à environ 7,5 % du total des mouvements transfrontaliers de camions⁸.

⁵ Bureau of Customs and Border Protection, Department of Homeland Security, *Regulatory Impact Analysis Advanced Electronic Filing System*, 13 novembre 2003.

⁶ Source : Transports Canada, extrait de Statistique Canada, Section des trajets internationaux.

⁷ Il s'agit de la moyenne provenant de deux sources : 1) le Bureau of Customs and Border Protection, Department of Homeland Security, *Regulatory Impact Analysis Advanced Electronic Filing System*, 13 novembre 2003 à 10 % et 2) le ministère des Transports de l'Ontario selon les données de l'Ontario provenant du Commercial Vehicle Survey et de l'Enquête nationale au bord des routes de Transports Canada à 24 %.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

3. Le nombre de camions appartenant à des entreprises de camionnage est évalué à environ 74,5 % du nombre total des camions qui franchissent la frontière⁸.

Ainsi, les évaluations de coûts applicables fournies par les transporteurs pour compte d'autrui échantillonnés sont multipliées par un facteur de 20 afin d'évaluer les incidences financières pour tous les transporteurs canadiens pour compte d'autrui. Les transporteurs privés n'ont pas été pris en compte dans le cadre de cette analyse en raison d'un manque de données, mais cela n'aura aucune conséquence importante sur l'ensemble des incidences. Compte tenu des variations dans les évaluations de coûts fournies par les transporteurs qui ont répondu au sondage, ainsi que des variations actuelles entre les données recueillies dans d'autres études, des éventails de coûts (c.-à-d. minimal-maximal) ont été présentés aux fins de l'évaluation préliminaire « ordre de grandeur » des incidences financières.

Comme nous pouvons le présumer en nous basant sur le paragraphe précédent, le point principal de l'évaluation des répercussions porte sur les coûts parce que les **transporteurs canadiens qui ont participé au sondage n'ont pas encore réalisé aucun avantage** des mesures de sûreté américaines à la frontière. Selon eux, par exemple, la diminution potentielle du temps d'attente à la frontière en raison des procédures de traitement améliorées ne s'est toujours pas matérialisée. Cela s'explique de plusieurs façons. La question des avantages sera examinée de façon plus approfondie plus loin dans ce chapitre.

4.2 RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE DE COÛTS

Les répercussions en matière de coûts sur les transporteurs routiers canadiens en raison des mesures de sûreté américaines ont été subdivisées en catégories. Chacune d'elles est analysée ci-après.

4.2.1 Temps d'attente et de traitement à la frontière

Tel qu'indiqué auparavant dans le présent rapport, les transporteurs routiers qui ont répondu à la question relative au temps d'attente à la frontière avant et après le 11 septembre, ont signalé une augmentation d'environ une heure en moyenne. La plupart des expéditeurs interrogés ont confirmé cette observation. La plus grande partie de cette augmentation, sinon toute, au niveau du temps d'attente a été attribuée au temps passé en file d'attente ou aux délais liés à l'exigence de présentation à l'avance de l'information plutôt qu'au temps de traitement lui-même aux douanes américaines. D'un autre côté, les plus récentes données scientifiques provenant de la Région de l'Ontario de Transports Canada indiquent des temps d'attente moins élevés aux passages frontaliers de l'Ontario.

La question du temps d'attente à la frontière a été un sujet de discussion avant même les événements survenus le 11 septembre, en raison de l'encombrement accru du trafic à plusieurs des principaux postes frontaliers, mais principalement au Pont Ambassador. De

⁸Le ministère des Transports de l'Ontario selon les données de l'Ontario provenant du Commercial Vehicle Survey et de l'Enquête nationale aux bords des routes de Transports Canada.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

nombreuses études ont été menées dans le but de résoudre au moins en partie la question des retards à la frontière. Certaines des études énumérées dans la bibliographie appuient les commentaires selon lesquels il y a effectivement augmentation du temps d'attente à la frontière depuis le 11 septembre.

Après avoir passer en revue et tenu compte de toutes les données et recherches produites, les consultants ont retenu un temps d'attente minimal d'une demi-heure et un temps d'attente maximal d'une heure pour les camions qui franchissent la frontière suite à l'application des mesures de sûreté américaines.

Cependant, l'exigence de présenter une heure à l'avance l'information constitue un autre facteur important. Un bon pourcentage de camions chargés (particulièrement ceux dont le chargement s'effectue près de la frontière) seront confrontés à un délai au moment de franchir la frontière à moins que le conducteur n'ait reçu un avis du courtier en douane ou du répartiteur de l'entreprise de camionnage l'informant que le CBP a reçu l'information relative à la facture et que la charge est conforme. Selon certains transporteurs, les courtiers en douane peuvent être la cause de retards supplémentaires d'une ou deux heure(s) lorsqu'il s'agit du traitement de la facture avec le CBP. Pour tenir compte des délais qu'entraîne la présentation à l'avance de l'information, une demi-heure additionnelle a été ajoutée aux temps de délai minimum et maximum à la frontière susmentionnés (l'étude du CBP tient également compte d'un délai d'une demi-heure suite à la mise en place du PAPS mais seulement pour un faible pourcentage des mouvements de camions).

Par conséquent, aux fins de la présente étude, les consultants ont établi un éventail entre une heure et une heure et demie comme retard systématique minimum et maximum pour chaque camion chargé. Les coûts liés à ces retards ont été assumés par les transporteurs canadiens depuis l'application des mesures de sûreté américaines à la frontière.

D'autres facteurs peuvent jouer un rôle dans les retards comme le manque de capacité des ponts, l'insuffisance des centres de traitement, et autres. Cependant, le nombre de camions qui franchissent la frontière a diminué depuis 2000, tel qu'illustré dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4.1 Trafic transfrontalier de camions dans les deux sens

Trafic transfrontalier de camions dans les deux sens (en millions)⁹					
Année	2000	2001	2002	2003	2004
Total	13,64	13,18	13,46	13,20	13,45

Par conséquent, il est bon de se demander quels sont les autres facteurs qui auraient pu contribuer à augmenter les retards à la frontière. À ce moment-ci, les auteurs estiment que

⁹ Source : Transports Canada, extrait de Statistique Canada, Section des trajets internationaux.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

cette augmentation doit être attribuée aux mesures de sûreté américaines mises en place depuis le 11 septembre 2001.

Le coût horaire des périodes d'attente a été mentionné dans plusieurs rapports de recherche. Les coûts directs (c.-à-d. pour le camion et le conducteur) de 47 \$US l'heure¹⁰ et 50 \$CAN l'heure¹¹ ont été utilisés lors d'analyses antérieures des coûts. Si l'on tient compte du facteur de conversion en monnaie canadienne et du taux général d'inflation, 60 \$CAN l'heure représenteraient une évaluation réaliste des coûts en 2005 en se basant sur les sources de la présente étude. Cependant, d'après les recherches menées par l'Ontario Trucking Association le coût horaire de 75 \$ l'heure est maintenant la norme en 2005 en raison des augmentations moyennes des salaires versés aux conducteurs (dues à la pénurie importante de conducteurs compétents) et des augmentations considérables des coûts du carburant (le carburant constitue une dépense importante des coûts d'exploitation des transporteurs). Jusqu'à ce que de nouvelles recherches soient effectuées, les consultants ont établi un éventail de coûts minimum-maximum de 60 \$ à 75 \$ l'heure aux fins de la présente étude.

Selon les hypothèses susmentionnées en termes de temps et de coût horaire minimum et maximum, et en considérant que 3,85 millions de mouvements transfrontaliers en direction du sud sont effectués chaque année, tel qu'établi auparavant, les incidences financières des mesures de sûreté américaines dues aux retards auxquels sont confrontés les conducteurs et du temps d'attente à la frontière représentent un coût minimal de 231 millions \$ par année et un coût maximal de 433 millions \$ par année pour l'industrie canadienne des transporteurs pour compte d'autrui.

4.2.2 Coûts associés aux conducteurs en termes de conformité

Un autre point identifié par les transporteurs est l'augmentation des coûts associés aux conducteurs en raison des mesures de sûreté américaines à la frontière. Ces coûts comprennent : les frais d'obtention d'une carte EXPRES (80 \$CAN), les coûts de formation des conducteurs sur les procédures à la frontière et les primes qu'ils reçoivent pour franchir la frontière. Selon les réponses obtenues des transporteurs pour compte d'autrui, ces coûts varient de 100 \$ minimum à 200 \$ maximum par conducteur. Les transporteurs échantillonnés embauchent près de 7 000 conducteurs. Ainsi, les coûts associés aux conducteurs employés par les transporteurs interrogés varient de 700 000 \$ à 1 400 000 \$. Cependant, la plupart des coûts liés aux conducteurs sont des coûts uniques ou à tout le moins ne sont pas engagés chaque année. La carte EXPRES, par exemple, doit être renouvelée tous les cinq ans. Les coûts de formation servent principalement à des cours de perfectionnement ou de formation pour les nouveaux conducteurs. Par conséquent, les coûts associés aux conducteurs aux fins d'évaluation dans le cadre de l'étude sont considérés comme des coûts d'investissement ponctuels amortis sur une période de cinq

¹⁰ Le Bureau of Customs and Border Protection, Department of Homeland Security, *Regulatory Impact Analysis Advanced Electronic Filing System*, 13 novembre 2003.

¹¹ KPMG, *Report on the Survey of Canadian Commercial Carriers on Border Crossing Issues*, juin 2002.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

ans, mais qui doivent être engagés à nouveau à tous les cinq ans. Si l'on tient compte du loyer de l'argent de 7 % qui découle des coûts susmentionnés, cela représente un coût minimal annuel de 171 000 \$ et un coût maximal annuel de 341 000 \$ pour les transporteurs échantillonnés. Dans l'hypothèse que l'échantillon de l'étude représente 5 % de tous les transporteurs canadiens pour compte d'autrui impliqués dans le transport transfrontalier, l'ensemble des incidences financières sur les coûts associés aux conducteurs en raison des mesures de sûreté américaines à la frontière sont d'au moins 3,4 millions \$ par année et d'au plus 6,8 millions \$ par année.

4.2.3 Investissements au niveau des installations pour se conformer au C-TPAT

Les transporteurs routiers ont dû investir dans de nouveaux systèmes de sûreté comme des caméras en circuit fermé, des clôtures, des barrières, de l'éclairage et des cartes d'identité pour les employés afin de se conformer au C-TPAT et d'être approuvés aux fins du EXPRES. Pour les transporteurs exploitant un certain nombre de terminaux, ces coûts peuvent représenter des sommes importantes. Chez les transporteurs interrogés, nous avons découvert que ces coûts totalisaient entre 1 et 2 million(s) \$ (certains des transporteurs n'ont pas été en mesure de préciser les coûts impliqués, nous avons donc dû procéder à une extrapolation, de là l'éventail de coûts). Un cycle de vie de cinq ans et un loyer de l'argent de 7 % ont encore une fois été appliqués à ces coûts (plusieurs des coûts sont associés à la technologie qui deviendra désuète ou devra être remplacée sur une assez brève période). Cela représente un coût minimal de 244 000 \$ et un coût maximal de 488 000 \$ par année pour les transporteurs échantillonnés.

Dans l'hypothèse que l'échantillon de l'étude représente 5 % de tous les transporteurs canadiens pour compte d'autrui impliqués dans le transport transfrontalier, il en coûtera annuellement au minimum 5,0 millions \$ et au maximum 10,0 millions \$ à l'industrie canadienne du camionnage pour être conforme au C-TPAT.

4.2.4 Investissements dans des systèmes informatiques

Les transporteurs ont investi dans les logiciels et le matériel pour se conformer au PAPS et au futur programme ACE (p. ex., systèmes EDI); les réponses variaient considérablement. Plusieurs transporteurs ont été dans l'impossibilité de fournir des coûts pertinents à leur système informatique liés directement aux mesures de sûreté américaines. Selon les réponses des transporteurs échantillonnés, les coûts relatifs à l'informatique varient de 500 000 \$ à 1 000 000 \$ au total pour les 28 transporteurs.

Selon les mêmes hypothèses et la même logique que celles présentées dans la section précédente, les répercussions financières sur l'industrie canadienne du camionnage des investissements dans les systèmes informatiques en raison des mesures de sûreté américaines varient annuellement d'un minimum de 2,5 millions \$ à un maximum de 5,0 millions \$.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

4.2.5 Coûts liés à l'administration

La conformité au PAPS a entraîné une augmentation des coûts administratifs, en raison principalement de l'augmentation de la charge de travail de bureau et des frais généraux, des procédures avec les courtiers en douane et les conducteurs, de la demande d'un code SCAC, de l'élaboration de codes barres PAPS et du matériel de bureau connexe. Voilà un autre élément de coût que les transporteurs ont eu de la difficulté à évaluer. Le plus simple a été d'évaluer les coûts additionnels associés au travail de bureau en termes de salaires annuels. Selon les résultats de l'échantillon, ces coûts variaient de 25 000 \$ à 50 000 \$ par transporteur. Ces résultats représentent donc des coûts annuels de 700 000 \$ à 1 400 000 \$ pour les 28 transporteurs échantillonnés. Si l'on applique ce résultat à l'ensemble des transporteurs transfrontaliers de l'industrie canadienne du camionnage, cela représente un coût annuel variant d'un minimum de 14 millions \$ à un maximum de 28 millions \$.

Les amendes imposées par le CBP pour non-conformité à la frontière sont un coût administratif qui n'a pas été quantifié. Bien que les amendes soient imposées aux conducteurs, ce sont les transporteurs qui les paient. Plusieurs transporteurs ont avoué avoir reçu des amendes mais nous ne savons pas à l'heure actuelle si elles constituent un élément de coût important. Voilà une situation dont il y a lieu de tenir compte.

4.2.6 Frais supplémentaires liés à la sûreté

D'un autre côté, plusieurs transporteurs imposent des frais supplémentaires aux expéditeurs pour la sûreté lorsqu'ils franchissent la frontière pour tenir compte des délais d'attente et des autres coûts susmentionnés. Dans l'échantillon de l'étude, quelque 50 % des transporteurs exigent des frais supplémentaires pour la sûreté ou les incluent dans leurs tarifs. Toutefois, un certain nombre de ces transporteurs ont affirmé que certains expéditeurs refusent de payer ces frais supplémentaires. Les fabricants d'aliments qui doivent expédier des produits réglementés semblent être les plus durement touchés, devant assumer des « FDA Clearance Fees » variant de 60 \$ à 75 \$ par mouvement transfrontalier.

Pour être en mesure d'établir les frais supplémentaires moyens à partir des résultats du sondage, nous avons utilisé comme facteur de pondération le nombre de mouvements transfrontaliers effectués par chaque transporteur en 2004. La moyenne des frais supplémentaires qui en a résulté est de 20 \$ par mouvement transfrontalier. Si ces frais supplémentaires sont appliqués aux 3,85 millions de mouvements transfrontaliers effectués par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui en 2004, les recettes s'élèvent à 77 millions \$ par année. Cette somme doit être déduite de l'ensemble des répercussions sur les coûts déjà établies.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

4.2.7 Sommaire

Le tableau 4.2 résume l'impact annuel sur les coûts supportés à ce jour par l'industrie canadienne du camionnage en raison des mesures de sûreté américaines.

Tableau 4.2 Sommaire de l'impact sur les coûts

Poste ayant un impact sur les coûts	Coût minimal annuel (en millions \$)	Coût maximal annuel (en millions \$)
Retard des camions	231,0	433,0
Conformité par les conducteurs	3,4	6,8
Conformité au C-TPAT	5,0	10,0
Systèmes informatiques	2,5	5,0
Administration	14,0	28,0
Sous-total de l'impact sur les coûts	255,9	482,8
Moins : Frais supplémentaires à la frontière	77,0	77,0
Coût net de l'impact	178,9	405,8

En bref, l'impact annuel sur les coûts qui résulte des mesures de sûreté américaines à la frontière sur l'industrie canadienne du camionnage est évalué entre 179 et 406 millions \$ en dollars de 2005. En moyenne, la somme serait de l'ordre de 290 millions \$ par année.

4.3 RÉPERCUSSIONS EN MATIÈRE D'AVANTAGES

À ce jour, tel que mentionné auparavant, l'industrie canadienne du camionnage n'a retiré aucun avantage concret des mesures de sûreté américaines. En théorie, cependant, les investissements visant à améliorer les systèmes de sûreté ou les systèmes informatiques devraient bénéficier directement aux transporteurs. Le fait qu'aucune attaque terroriste n'ait eu lieu depuis le 11 septembre 2001 peut également être attribuable en partie aux mesures de sûreté à la frontière. Une nouvelle attaque ou la menace d'une attaque qui justifierait une alerte rouge prolongée à la frontière aurait des répercussions sérieuses sur l'industrie du camionnage puisqu'il est possible que seuls les envois approuvés aux fins du EXPRES puissent alors franchir la frontière. À l'heure actuelle, l'industrie du camionnage ne peut

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

faire qu'un usage limité du programme EXPRES puisque actuellement un très faible pourcentage seulement d'expéditeurs canadiens sont approuvés aux fins du EXPRES.

En se basant sur l'examen des documents, le principal avantage éventuel des mesures de sûreté américaines devait être le temps économisé en raison de l'amélioration du traitement à la frontière grâce au transfert du Basic Selectivity ou inspection régulière (c.-à-d. deuxième inspection) au programme PAPS. L'étude d'impact de la réglementation effectuée par le CBP a permis d'identifier et de quantifier cet avantage. Cependant, les résultats de l'étude du CBP et de la présente étude ne sont pas directement comparables. L'étude du CBP n'a examiné que les coûts et avantages découlant de la mise en œuvre du programme PAPS. Elle n'a pas tenu compte des incidences financières des autres mesures de sûreté mises en vigueur après le 11 septembre 2001. Elle a, par contre, pris en considération les retards dus au temps nécessaire aux courtiers en douane pour traiter les factures et elle a pris pour acquis que les expéditeurs feraient dorénavant parvenir les factures aux courtiers en douane par télécopieur, permettant ainsi aux transporteurs d'économiser encore plus de temps. Ce que la présente étude n'a pas permis de démontrer.

Même si des transporteurs ont rapporté certaines améliorations au niveau du temps de traitement à la frontière, cela n'a aucune incidence sur les constatations de la présente étude. À plus long terme, les avantages découlant des mesures de sûreté américaines en raison du temps de traitement plus court pourraient devenir plus importants et aider à réduire ou même à éliminer les incidences financières de ces mesures.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Les constatations de l'étude révèlent que les répercussions annuelles des mesures de sûreté américaines à la frontière sur l'industrie canadienne du camionnage sont évaluées entre 179 et 406 millions \$. **L'évaluation moyenne est de l'ordre de 290 millions \$ par année. Pour mettre cela en perspective, ce nombre représente environ 4 % du total des dépenses liées au transport transfrontalier sur longue distance effectué par les transporteurs pour compte d'autrui** en prenant pour acquis un ratio de 0,95 sur les recettes provenant du transport transfrontalier de 8 milliards \$ en 2003¹².

Jusqu'à maintenant, **les transporteurs canadiens n'ont toujours pas réalisé d'avantages concrets découlant des mesures de sûreté américaines** en raison de plusieurs facteurs. Il y a de l'espoir, mais il reste encore un grand nombre de défis à surmonter avant que ces avantages se matérialisent.

Les autres grandes conclusions de la présente étude et recommandations associées qui concernent directement l'industrie canadienne du camionnage sont présentées ci-dessous.

1) Les retards accrus des camions constituent le principal facteur des incidences financières des mesures de sûreté américaines sur les opérations canadiennes du camionnage

Les retards à la frontière et aux bureaux de douane intérieurs en raison de l'exigence du CBP de présenter à l'avance l'information pertinente par voie électronique ont entraîné l'incidence financière la plus importante sur les opérations canadiennes du camionnage tel que démontré dans la présente étude. Plusieurs questions qui ont contribué à cette situation ont été soulevées par les transporteurs et les expéditeurs dans le cadre de l'étude. Les voici : le manque de voies EXPRES à certains postes frontaliers; la nécessité de se placer en file d'attente pour avoir accès aux voies EXPRES; l'incertitude quant à la durée du temps d'attente à la frontière, ce qui oblige les conducteurs à prévoir un retard dans la planification de leurs opérations; la restriction des heures d'opération à la frontière ou le nombre de guérites des douanes ouvertes à la frontière, particulièrement pour les inspections de la FDA et de l'AQI; et le caractère imprévisible et le temps requis par les courtiers en douane pour traiter les factures et communiquer avec les transporteurs lorsque l'envoi est conforme.

Les différents intervenants concernés par ces questions sont tout à fait au courant des problèmes existants et font tout en leur possible pour les résoudre. Toutefois, il reste du travail à faire. En ce qui a trait à la présentation à l'avance de l'information, des initiatives ont été entreprises par différentes parties pour aider les conducteurs à effectuer le pré-triage ou même le prédédouanement des envois avant l'arrivée à la frontière. Cela comprend :

¹² Source : Statistique Canada, Le camionnage au Canada, 2003

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

- Les centres de traitement pour véhicules commerciaux établis par des tierces parties pour aider les conducteurs à remplir les formalités administratives et à communiquer avec les courtiers en douane par télécopieur ou par courrier électronique. Ces centres de traitement pour véhicules commerciaux servent également au stationnement d'un véhicule jusqu'à ce que le conducteur reçoive l'autorisation de se rendre à la frontière, confirmant que tout est en règle.
- La mise en place de centres de pré-triage pour aider les conducteurs à remplir les formalités administratives avant d'arriver à la frontière effectuée par l'administration du Pont Ambassador à London, en Ontario, et à St-Hubert, au Québec.
- Le programme proposé « prédédouanement à la frontière » au Pont Peace où les conducteurs passent les douanes avant d'atteindre la frontière.

En plus du besoin de poursuivre l'amélioration de l'infrastructure et des centres de traitement à la frontière, il est recommandé que :

- **les initiatives de prétraitement déjà entreprises soient encouragées et élargies à d'autres postes frontaliers au pays dans la mesure du possible;**
- **les courtiers en douane continuent d'améliorer et de normaliser les procédures pour le traitement des factures ainsi que leurs communications avec les transporteurs.**

2) Les mesures de sûreté américaines en sont encore à un stade évolutif à l'heure actuelle

L'utilisation obligatoire des conducteurs inscrits au programme EXPRES pour les envois assujettis au BRASS n'a été mise en place que le 1^{er} mai 2005 et le programme ACE ne sera mis en œuvre qu'en 2006. Ainsi, tous les effets des mesures de sûreté américaines sur l'industrie canadienne du camionnage ne sont pas encore connus. D'autre part, l'industrie canadienne du camionnage et les expéditeurs canadiens souffrent de « douleurs de croissance » à cette étape du processus. Un nombre important de conducteurs canadiens ainsi qu'un pourcentage élevé d'expéditeurs canadiens ne sont toujours pas inscrits au programme EXPRES, ce qui nuit à la capacité de l'industrie canadienne du camionnage de profiter de tous les avantages potentiels découlant des mesures de sûreté à la frontière américaine, comme la diminution du temps de traitement de l'information aux douanes. Cette situation entraîne des répercussions plus graves pour les transporteurs de charges partielles qui doivent avoir tous leurs envois approuvés chargés à bord d'un seul fourgon en vertu du programme EXPRES pour être en mesure d'utiliser les voies EXPRES. Avec le temps, nous espérons que les incidences financières des mesures de sûreté américaines s'atténueront alors que l'industrie canadienne du camionnage, les expéditeurs canadiens et

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

les courtiers en douane s'adaptent au nouveau régime en matière de sûreté de manière à ce que certains avantages commencent à se matérialiser.

Il est fortement recommandé qu'une mise à jour du présent sondage soit effectuée à la fin de 2006 lorsque ACE aura été mis en place et que la « poussière sera retombée ». Certaines questions qui n'ont pas été examinées dans le cadre de la présente étude peuvent également justifier un examen plus approfondi. Ces questions sont l'exigence voulant qu'un conducteur inscrit au programme EXPRES soit affecté au transport de tous les envois assujettis au programme BRASS en date du 1^{er} mai 2005 et le point non résolu des amendes pour raison de non-conformité aux mesures de sûreté à la frontière.

3) *Il existe un sérieux manque d'expéditeurs inscrits au programme EXPRES, ce qui nuit à la capacité des transporteurs canadiens de profiter des avantages éventuels du régime de sûreté des États-Unis*

Le manque d'expéditeurs inscrits au programme EXPRES constitue un problème sérieux et pas facile à résoudre à court terme. Se conformer au C-TPAT est un processus complexe et astreignant et représente probablement une partie du problème (c.-à-d. qu'il ne s'agit pas seulement de la conformité des expéditeurs canadiens). Les petites et moyennes entreprises, dont les recettes ne dépendent dans une certaine mesure que du marché américain, peuvent avoir besoin d'encouragement et d'aide de la part du gouvernement afin de se conformer au C-TPAT et de s'inscrire au programme EXPRES. Toutes les parties intéressées en retireront des avantages, notamment l'industrie canadienne du camionnage.

Il est recommandé que des stratégies et des programmes appropriés soient élaborés dans un effort de collaboration de l'industrie et du gouvernement dans le but d'encourager, de former et d'aider les petites et moyennes entreprises à se conformer au programme C-TPAT et à être approuvées aux fins du EXPRES.

4) *Les mesures de sécurité américaines ont pour conséquence d'aggraver la pénurie de conducteurs qui effectuent le transport transfrontalier*

À l'heure actuelle, les conducteurs sont les premiers responsables de la non-conformité à la frontière et des infractions associées qui en découlent. Ils sont également hésitants à franchir la frontière pour plusieurs raisons (p. ex., le manque de rémunération pour les retards à la frontière, les questions relatives à la qualité de vie, l'intrusion dans la vie privée dans le cadre du processus d'inscription au programme EXPRES, etc.). Les tractionnaires semblent également connaître une situation semblable. De plus, un pourcentage important des conducteurs ne sont toujours pas inscrits au programme EXPRES bien que la situation semble s'améliorer. La pénurie de conducteurs pour le trafic transfrontalier et en particulier la disponibilité de conducteurs inscrits au programme EXPRES peuvent devenir un problème beaucoup plus sérieux pour l'industrie canadienne du camionnage que les incidences financières des mesures de sûreté américaines.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

À part les efforts de l'industrie en matière de ressources humaines visant à accroître le nombre de conducteurs compétents disponibles (p. ex., de meilleures installations de formation, des campagnes de sensibilisation, de meilleures conditions de travail et une rémunération plus généreuse), il est recommandé ce qui suit :

- **Poursuivre les efforts en vue d'accommoder les horaires chargés des conducteurs qui doivent être interrogés aux différents postes frontaliers afin d'être approuvés dans le cadre du programme EXPRES.** Il conviendrait de procéder à la mise en place de centres de traitement intérieurs temporaires pour interroger les conducteurs plus près de l'endroit d'où ils exploitent.
- **Élaborer des programmes de formation à l'intention des conducteurs concernant les formalités douanières américaines (et canadiennes) à la frontière pour aider les écoles de camionnage et les transporteurs qui offrent leur propre formation.** Cela aidera à réduire le fardeau de la formation, à normaliser le programme de formation et à permettre aux aspirants conducteurs d'être informés dès le début des procédures et processus à la frontière afin d'être approuvés dans le cadre du programme EXPRES.
- **Dans le cas d'un conducteur qui n'est pas approuvé dans le cadre du programme EXPRES, de la rétroaction devra être fournie pour en expliquer les raisons.** Selon les transporteurs, obtenir de la rétroaction s'avère extrêmement difficile et demande beaucoup de temps. Aucune politique officielle n'est en place à ce sujet et cela cause de la frustration chez les conducteurs qui ignorent pour quelles raisons ils ont été refusés.

5) L'évaluation des retards et des coûts connexes doit être peaufinée

L'impact le plus important, en termes de coûts, qui résulte des mesures de sûreté américaines, tel qu'établi dans la présente étude, est dû aux retards auxquels sont confrontés les conducteurs. Cependant les principales variables de l'équation, soit le coût économique réel de l'heure d'un mouvement de camion typique du point de vue du transporteur routier et le retard réel à la frontière, ne sont que des calculs approximatifs à l'heure actuelle. Ils doivent être peaufinés. Plus d'efforts comme ceux entrepris actuellement par la Région de l'Ontario de Transports Canada pour évaluer les retards des camions et les temps d'attente, peut-être en collaboration avec le plan d'action Ontario-Canada pour le Franchissement intelligent des frontières, doivent être encouragés. De plus, le coût économique des retards sur une base horaire pour l'industrie du camionnage ventilés par segment et en tenant compte de différentes structures de coûts (p. ex., CC par rapport à CP) doit être établi sur un fondement solide. À l'heure actuelle, différents coûts sont avancés mais aucune analyse rigoureuse ne permet de les confirmer.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Il est par conséquent recommandé que des recherches approfondies soient menées de façon plus rigoureuse afin de : 1) évaluer les retards que subissent actuellement les entreprises de camionnage à la frontière; 2) établir les coûts économiques réels de ces retards.

6) Les répercussions économiques des mesures de sûreté américaines s'étendent au-delà de l'industrie du camionnage

Les répercussions en matière de coûts et d'économie des mesures de sûreté américaines à la frontière ne se font pas ressentir que sur l'industrie canadienne du camionnage, mais également sur les industries canadiennes qui exportent aux États-Unis. Les incidences économiques des mesures de sûreté sur l'économie canadienne sont aussi beaucoup plus importantes que ne le laissent croire les chiffres fournis dans le présent rapport. Il est essentiel pour l'économie canadienne que la frontière demeure perméable et puisse être franchie à un coût minimal, à la fois pour les expéditeurs et les transporteurs, notamment l'industrie canadienne du camionnage qui constitue le principal mode de transport entre les deux pays.

Il est par conséquent recommandé que tous les secteurs de l'économie canadienne fassent tous les efforts possibles pour se conformer (par exemple, se conformer au programme C-TPAT et s'inscrire au programme EXPRES) aux mesures de sûreté américaines dès que possible.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

ANNEXE A Bibliographie

1. Belzer, Michael H., *The Jobs Tunnel: The Economic Impact of Adequate Border Crossing Infrastructure*, 3 novembre 2003.
2. Bonsor, Norman, *Fixing the Potholes in North American Transportation Systems*, Institut de recherches en politiques publiques, août 2004.
3. Bureau of Customs and Border Protection, Department of Homeland Security, *Regulatory Impact Analysis Advanced Electronic Filing System*, 13 novembre 2003.
4. HLB Decision Economics Inc., *Regional and National Economic Impact of Increasing Delay and Delay Related Costs at the Windsor-Detroit Crossings*, janvier 2004.
5. Industrie Canada et Chaîne d'approvisionnement et Logistique Canada, *Étude de l'efficacité des flux frontaliers de la Chaîne d'approvisionnement canadienne*, mars 2004.
6. KPMG, *Report on the Survey of Canadian Commercial Carriers on Border Crossing Issues*, juin 2002.
7. Leore, Bob, Shallow, Tony et Trent, Mireille, *Using Truck Tractor Logs to Estimate Travel Times at Canada-U.S. Border Crossings in Southern Ontario*, Conférence annuelle du Groupe de Recherches sur les transports au Canada, mai 2003.
8. MacPherson, Alan.D et McConnell, James, E., *The Economic Impacts of U.S. Government Antiterrorism Policies and Regulations on Cross-Border Commerce between Southern Ontario and Western New York*, janvier 2005.
9. Taylor, John C., Robideaux, Douglas et Jackson, George C., *The U.S.-Canada Border: Cost Impacts, Causes, and Short to Long Term Management Options*, 21 mai 2003.
10. Texas Transportation Institute, The Texas A&M University System, Battelle Memorial Institute, *International Border Crossing Truck Travel Time for 2001*, 17 avril 2002.

**Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations
à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage**

ANNEXE B

Questionnaire du transporteur pour compte d'autrui

**POUR ÉVALUER LES EFFETS CUMULATIFS DES
PROGRAMS AMÉRICAINS DE SURVEILLANCE DES
IMPORTATIONS À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINNE
SUR L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE**

**QUESTIONNAIRE À L'INTENTION DU
TRANSPORTEUR ROUTIER POUR LE COMPTE D'AUTRUI**

Nom du transporteur : _____

Adresse : _____

Nom du répondant : _____

Titre : _____

Numéro de téléphone : _____

Numéro de télécopieur : _____

Adresse électronique : _____

Note :

Si certaines parties du questionnaire sont demeurées incomplètes lors de l'entrevue, le questionnaire dûment rempli peut être envoyé par télécopieur ou par courriel à :

**Don McKnight
Les Consultants DAMF Inc.**

Numéro de télécopieur : (514) 397-1887

Adresse électronique : damf2@qc.aibn.com

Merci de participer à ce sondage. Vos réponses demeureront strictement confidentielles et ne seront utilisées que dans le contexte d'une réponse globale de l'industrie. Votre apport fournira à Transports Canada une aide inestimable dans son évaluation des effets des mesures de sûreté américaines sur l'industrie canadienne du camionnage.

SECTION 1 : PROFIL DU TRANSPORTEUR

- 1.1 Quelle est actuellement la *taille de votre parc en fonction du nombre de véhicules exploités?* (inclure les véhicules des propriétaires-exploitants)

_____ VÉHICULES EXPLOITÉS (TRACTEURS ET CAMIONS PORTEURS)

- 1.2 Combien de *conducteurs avez-vous actuellement à votre service (y compris les propriétaires-exploitants)?* _____

- 1.3 Quel *pourcentage de vos conducteurs sont des propriétaires-exploitants?* _____

- 1.4 Où est *basé* votre *parc?* (COCHER TOUT CE QUI S'APPLIQUE)

- | | |
|--|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Terre-Neuve-et-Labrador | 7 <input type="checkbox"/> Manitoba |
| 2 <input type="checkbox"/> Île-du-Prince-Édouard | 8 <input type="checkbox"/> Saskatchewan |
| 3 <input type="checkbox"/> Nouvelle-Écosse | 9 <input type="checkbox"/> Alberta |
| 4 <input type="checkbox"/> Nouveau-Brunswick | 10 <input type="checkbox"/> Colombie-Britannique |
| 5 <input type="checkbox"/> Québec | 11 <input type="checkbox"/> Autre (préciser) _____ |
| 6 <input type="checkbox"/> Ontario | |

- 1.5 Quel pourcentage de vos revenus représente le trafic *transfrontalier* (c.-à-d. entre le Canada et les États-Unis)? _____ %

- 1.6 En ce qui concerne le trafic transfrontalier, quel *type de biens* transportez-vous et quel pourcentage de vos revenus transfrontaliers cela représente-t-il? (COCHER TOUT CE QUI S'APPLIQUE)

- | | |
|---|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Produits alimentaires (remorque non-réfrigérée) _____ % | 7 <input type="checkbox"/> Produits pétroliers _____ % |
| 2 <input type="checkbox"/> Produits alimentaires (remorque réfrigérée) _____ % | 8 <input type="checkbox"/> Papier _____ % |
| 3 <input type="checkbox"/> Remorque fermée (marchandises générales) _____ % | 9 <input type="checkbox"/> Produits automobiles _____ % |
| 4 <input type="checkbox"/> Produits solides en vrac _____ % | 10 <input type="checkbox"/> Bois d'oeuvre _____ % |
| 5 <input type="checkbox"/> Plateau _____ % | 11 <input type="checkbox"/> Conteneurs _____ % |
| 6 <input type="checkbox"/> Marchandises dangereuses _____ %
(Produits chimiques) | 12 <input type="checkbox"/> Autre (préciser) ____/____ % |

- 1.7 Environ quel pourcentage de vos affaires transfrontalières totales représente une *charge complète* plutôt qu'une *charge partielle*?

Charge complète = _____ % des affaires

Charge partielle = _____ % des affaires

- 1.8 Environ combien de *voyages transfrontaliers* (aller simple) votre parc de camions a-t-il entrepris en 2004?

Nombre de voyages transfrontaliers : _____

1.9 En ce qui concerne votre trafic transfrontalier vers le Sud, quel point d'entrée utilisez-vous et quel pourcentage représente-t-il en termes de voyages totaux de camions effectués depuis un an?
(**COCHER TOUT CE QUI S'APPLIQUE**)

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1 Windsor/Détoit (Pont Ambassador)____% | <input type="checkbox"/> 11 Rock Island/Derby Line____% |
| <input type="checkbox"/> 2 Sarnia/Port Huron (Pont Blue Water)____% | <input type="checkbox"/> 12 Beauce/Jackman____% |
| <input type="checkbox"/> 3 Pont Peace/Fort Erie____% | <input type="checkbox"/> 13 Huntingdon/Trout River____% |
| <input type="checkbox"/> 4 Pont Queenston-Lewiston____% 1 | <input type="checkbox"/> 4 Woodstock/Houlton____% |
| <input type="checkbox"/> 5 White Rock/Blaine____% | <input type="checkbox"/> 15 Aldergrove/Sumas____% |
| <input type="checkbox"/> 6 Lacolle/Champlain____% | <input type="checkbox"/> 16 Tunnel Détoit/Windsor____% |
| <input type="checkbox"/> 7 Lansdowne/Pont des milles-îles____% | <input type="checkbox"/> 17 Pont Sault Ste.Marie____% |
| <input type="checkbox"/> 8 Emerson/Pembina____% | <input type="checkbox"/> 18 North Portal/Portal____% |
| <input type="checkbox"/> 9 Phillipsburg/Highgate Centre____% | <input type="checkbox"/> 19 St. Stephen/Calais____% |
| <input type="checkbox"/> 10 Coutts/Sweetgrass____% | <input type="checkbox"/> 20 Autre (préciser)_____/____% |

SECTION 2 : PROCÉDURES DOUANIÈRES DE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINNE

2.1 Depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001, la **Customs and Border Protection (CBP)** des É.-U. a mis en place plusieurs programmes et règlements visant à parfaire la défense de la frontière contre toute autre attaque en territoire américain. Faites-vous actuellement partie du programme **Partenariat douanes-commerce contre le terrorisme (Customs-Trade Partnership Against Terrorism, C-TPAT)** établi en 2002?

- 1 oui 2 non 3 approbation conditionnelle

2.2 Êtes-vous aussi un transporteur homologué en vertu du **Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (Programme EXPRES)**?

- 1 oui 2 non

2.3 Quel pourcentage de vos conducteurs transfrontaliers sont approuvés – EXPRES (c'est-à-dire, détiennent une carte EXPRES/FAST)? _____ %

2.4 Quel pourcentage de vos conducteurs transfrontaliers ont fait application au programme EXPRES, mais ne se sont pas encore été interviewés pour l'approbation finale d'obtenir leur carte-EXPRES? Quelles sont les raisons? _____

2.5 Quel pourcentage de vos revenus transfrontaliers vous amène à traiter directement avec l'expéditeur plutôt qu'avec un tiers (p. ex., courtiers en cargaisons, groupeurs de marchandises) pour déplacer les marchandises?

- 1 Marchandises de l'expéditeur _____ % 2 Marchandises d'un tiers _____ %

2.6 Quel pourcentage de vos expéditeurs et des tiers est approuvé – EXPRES? Ceux-ci représentent quel pourcentage de leurs revenus transfrontaliers respectifs?

- 1 % d'expéditeurs approuvés _____ % 2 % des revenus des expéditeurs _____ %

- 1 % de tiers approuvés _____ % 2 % des revenus des tiers _____ %

2.7 Comptez-vous parmi vos conducteurs des *immigrants reçus* qui ne participent pas encore au Programme EXPRES?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, ces conducteurs transfrontaliers représentent quel pourcentage de votre effectif? _____ %

2.8 Si vous avez répondu oui à la question précédente, avez-vous eu des problèmes ou prévoyez-vous des problèmes avec l'assujettissement de ces conducteurs aux *exigences de collecte biométrique* du *programme U.S. Visit*?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez expliquer _____

2.9 En 2004, quel pourcentage de vos expéditions américaines a fait appel à une ou à plusieurs des procédures douanières suivantes avant que ne soit instituée l'exigence voulant que les manifestes de marchandises soient soumis électroniquement à la CBP au moins une heure avant l'arrivée des camions à la frontière américaine?

- 1 Inspection régulière (aucune approbation ou demande préalable) _____ %
- 2 Tri et sélection anticipés aux fins de la mainlevée à la frontière (BRASS) _____ %
- 3 Système de traitement avant l'arrivée (PAPS) _____ %
- 4 QP/WP (courtier en douane met les expéditions en douane) _____ %
- 5 Système automatisé d'entrée des formulaires des douanes ou CAFES (transporteur met les expéditions en douane) _____ %
- 6 PAPS et voie EXPRES _____ %
- 7 EXPRES – Programme national d'automatisation des douanes (NCAP) _____ %

2.10 Maintenant que les manifestes de marchandises doivent être soumis électroniquement à la CBP – vers la fin de 2004 ou au début de 2005 – au moins une heure avant l'arrivée des camions à la frontière américaine, en vertu de la *U.S. Trade Act 2002*, quelles procédures douanières utilisez-vous actuellement ou les expéditeurs prévoient-ils utiliser en 2005?

- 1 Inspection régulière (valeur des marchandises de moins de 2 000 \$) _____ %
- 2 BRASS et conducteurs homologués en vertu du Programme EXPRES _____ %
- 3 Système de traitement avant l'arrivée (PAPS) _____ %
- 4 QP/WP (courtier en douane met les expéditions en douane) _____ %
- 5 Système automatisé d'entrée des formulaires des douanes ou CAFES (transporteur met les expéditions en douane) _____ %
- 6 PAPS et voie EXPRES _____ %
- 7 EXPRES – NCAP _____ %

- 2.11 Transportez-vous des produits alimentaires et des produits connexes couverts par la **Public Health Security and Bio-Terrorism Preparedness and Response Act of 2002 (BTA)** de la **Food and Drug Administration (FDA)** qui doivent faire l'objet d'un avis préalable depuis le 12 décembre 2003?

1 oui 2 non

Dans l'**affirmative**, le nombre d'expéditions en transit qui traversent les É.-U. a-t-il augmenté, diminué ou est-il demeuré inchangé depuis la mise en place des nouvelles exigences?

1 augmenté 2 diminué 3 inchangé

Dans l'**affirmative**, est-ce que votre compagnie a subi des problèmes en particulier avec la Loi BTA de la FDA 2002? Élaborez s'il vous plaît _____

SECTION 3 : EFFETS DIRECTS DES PROCÉDURES DOUANIÈRES DE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINE

- 3.1 Depuis les événements du 11 septembre 2001, et la mise en œuvre subséquente de plusieurs programmes et règlements par la CBP des É.-U., votre parc a-t-il connu un **changement du temps d'attente type** en ce qui concerne son traitement aux passages frontaliers américains?

1 oui 2 non

(Dans la négative, procéder à la question 3.7)

- 3.2 Dans l'**affirmative**, le changement du temps d'attente a-t-il augmenté ou diminué?

1 augmenté 2 diminué

- 3.3 Croyez-vous que le changement du temps d'attente est uniquement dû aux nouvelles mesures de sûreté américaines ou d'autres facteurs entrent-ils en ligne de compte, tels que le changement de la circulation de véhicules et les modifications aux installations frontalières, à l'infrastructure, etc.

1 Uniquement dû aux nouvelles mesures de sûreté américaines.

2 Dû à d'autres facteurs. Décrire _____

3 Dû à une combinaison des deux.

- 3.4 Si le temps d'attente a augmenté, pouvez-vous fournir une estimation de l'**augmentation** moyenne du délai¹ subi par votre parc aux passages frontaliers américains en fournissant vos temps d'attente moyens avant et après le 11 septembre?

Temps d'att. moyen après le 11 sept. _____ (indiquer heures ou minutes)

Moins : Temps d'att. moyen avant le 11 sept. _____ (indiquer heures ou minutes)

Donne : Aug. moyenne du temps d'attente _____ (indiquer heures ou minutes)

- 3.5 **En ce qui concerne les temps d'attente moyens inscrits à la question précédente**, pouvez-vous faire une distinction entre le délai d'attente en ligne et le délai réel de traitement par la CBP subis par votre parc?

Après le 11 sept. : 1 Temps d'attente _____ (h/min.) 2 Temps de traitement _____ (h/min.)

Avant le 11 sept. : 1 Temps d'attente _____ (h/min.) 2 Délai de traitement _____ (h/min.)

¹ Le temps d'attente est calculé à partir du premier point d'attente avant la frontière jusqu'à ce que le véhicule soit libéré de l'inspection.

- 3.6 Avez-vous remarqué une **tendance à la hausse ou à la baisse du temps d'attente moyen** depuis les événements du 11 septembre jusqu'à ce jour?
1 oui 2 non

Dans l'**affirmative**, les temps d'attente moyens ont-ils : 1 augmenté? ou, 2 diminué?

- 3.7 Avez-vous constaté une différence dans **le temps d'attente moyen entre les divers passages frontaliers américains** que vous empruntez?
1 oui 2 non

Dans l'**affirmative**, pouvez-vous fournir plus de renseignements (p. ex., quels passages frontaliers, différences dans le temps d'attente moyen, etc.)

- 3.8 Avez-vous changé ou comptez-vous changer votre mode d'exploitation de quelque façon que ce soit par suite des mesures de sûreté américaines (p. ex., affecter un groupe de conducteurs au transport de marchandises transfrontalières, recourir à des équipes de conducteurs, utiliser plus/moins souvent des passages frontaliers américains en particulier, etc.)?
1 oui 2 non

Dans l'**affirmative**, veuillez décrire. _____

- 3.9 Si vous transportez des marchandises ou matières dangereuses de l'autre côté de la frontière américaine, y a-t-il des procédures ou des programmes additionnels que vous avez mis en œuvre ou que vous comptez mettre en œuvre par suite des mesures de sûreté américaines?
1 oui 2 non 3 Ne s'applique pas

Dans l'**affirmative**, veuillez décrire (p. ex., plan de sûreté, programme de formation, etc.). _____

- 3.10 Pouvez-vous fournir des détails sur l'**incidence des coûts des mesures de sûreté américaines** sur votre compagnie à ce jour. Une liste préliminaire de facteurs de coûts possibles est fournie ci-dessous. **Veillez cocher tout ce qui s'applique.** Tout renseignement sur les coûts (\$) serait apprécié.

1 Frais pour le camionneur (p. ex., primes pour traverser la frontière, coûts de formation, cartes EXPRES). Décrire et coûts (\$) totaux encourus par camionneur. _____

2 Installations de sûreté (p. ex., pour être conformes au C-TPAT). Décrire et coûts (\$) encourus. _____

3 Coûts supplémentaires liés aux courtiers en douane (p. ex., présentation de manifestes).
Décrire et coûts encourus (par voyage). _____

4 Coûts supplémentaires liés aux centres de service (p. ex., coûts de transmission de
données). Décrire et coûts encourus (par voyage). _____

5 Coûts supplémentaires du conducteur liés au délai nécessaire pour transmettre la facture (p.
ex., télécopieur, courriel) au courtier en douane. Décrire et coût du délai nécessaire (par
voyage). _____

6 Réduction de l'utilisation des biens (c.-à-d., besoin d'acheter plus d'équipement et/ou
perte de revenu). Décrire et coûts (\$) encourus. _____

7 Coûts supplémentaires liés au système informatique (p. ex., pour transmettre les manifestes
par voie électronique). Décrire et coûts (\$) totaux encourus. _____

8 Coûts d'administration (p. ex., création d'un poste pour s'occuper des mesures de sûreté
américaines). Décrire et coûts (\$) encourus. _____

9 Autres coûts. Décrire et coûts (\$) encourus. _____

3.11 Y a-t-il eu des *économies de coûts* par suite des mesures de sûreté américaines (p. ex., frais
d'assurance, etc.)?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, décrire et économies réalisées. _____

3.12 Avez-vous remarqué un changement de responsabilités ou de procédures entre vous et les
expéditeurs concernant le flux de la documentation (information) au courtier en douane (p. ex.,
facture, manifeste)?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez décrire. _____

3.13 Imposez-vous un droit pour la sûreté à vos clients afin de compenser une partie ou la totalité des
coûts engagés pour se conformer aux mesures de sûreté américaines?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, quel est le droit? _____

(Dans la négative, passer à la question 3.15)

- 3.14 Le droit pour la sûreté compense-t-il la totalité de vos coûts liés à la sûreté?
1 oui 2 non 3 ne sais pas

Dans la négative, connaissez-vous le pourcentage (%) qu'il représente? _____

- 3.15 Disposez-vous d'un plan de secours en cas d'un signal rouge à la frontière américaine?
1 oui 2 non

- 3.16 Les nouvelles mesures de sûreté américaines ont-elles eu une incidence sur l'offre ou la demande de conducteurs (p. ex., besoins de conducteurs en général, capacité de trouver des conducteurs qualifiés pour les voies transfrontalières, etc.) ou sur le moral de ces derniers?
1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez fournir des détails. _____

- 3.17 Pour les voyages que vous entreprenez avec des conducteurs approuvés – EXPRES, avez-vous remarqué des avantages à ce jour (p. ex., délai d'attente moins long, incidence sur les opérations) et envisagez-vous des avantages à l'avenir?
1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez fournir des détails. _____

- 3.18 Le fait que les transporteurs et les importateurs qui sont membres du C-TPAT et qui emploient des conducteurs approuvés – EXPRES peuvent présenter électroniquement les renseignements sur les marchandises seulement 30 minutes avant l'arrivée du camion à la frontière américaine a-t-il une incidence positive sur vos opérations?
1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez fournir des détails. _____

- 3.19 Envisagez-vous d'autres effets futurs (positifs ou négatifs) que pourraient avoir les mesures de sûreté américaines sur votre compagnie de camionnage?
1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez décrire. _____

SECTION 4 : EFFETS INDIRECTS DES PROCÉDURES DOUANIÈRES DE LA FRONTIÈRE AMÉRICAINNE

4.1 Des changements ont-ils été imposés dans les *méthodes d'expédition et les modèles de distribution des expéditeurs canadiens (importateurs), des exportateurs ou des tiers* par suite des mesures de sûreté américaines?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez décrire. _____

4.2 Ces changements ont-ils eu une incidence directe sur vos opérations ou sur vos résultats financiers?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez décrire. _____

4.3 Selon vous, certains *segments de l'industrie canadienne du camionnage mettent-ils un terme à leurs activités dans le marché transfrontalier* à cause des mesures de sûreté américaines?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, qui sont-ils (p. ex., petits transporteurs, transporteurs spécialisés de l'industrie, transporteurs régionaux)?

Dans l'*affirmative*, qui comble le vide (p. ex., gros transporteurs canadiens, transporteurs américains)?

4.4 Les transporteurs canadiens qui entrent aux É.-U. sont-ils *traités différemment* des transporteurs américains, ce qui peut alors nuire à la compétitivité des transporteurs canadiens?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez expliquer. _____

4.5 Y a-t-il eu un changement marqué dans le choix de modes depuis la mise en œuvre des mesures de sûreté américaines (p. ex., utilisation accrue des services ferroviaires intermodaux)?

1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, comment et dans quelle mesure? _____

- 4.6 Les mesures de sûreté américaines ont-elles changé votre *planification ou réflexion stratégiques* quant à vos opérations/votre marché et/ou vos investissements dans l'avenir?
1 oui 2 non

Dans l'*affirmative*, veuillez expliquer. _____

- 4.7 Avez-vous des recommandations/idées à formuler qui permettraient de rendre plus efficace le mouvement de biens de l'autre côté de la frontière américaine en vertu des mesures de sûreté américaines?

- 4.8 Avez-vous d'autres commentaires à formuler au sujet des effets que les mesures de sûreté américaines ont sur votre compagnie ou sur l'industrie canadienne du camionnage?

FIN DU QUESTIONNAIRE

**Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations
à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage**

ANNEXE C

Formulaire des mesures de sûreté américaines

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

19 CFR 10.60, 10.61, 123.41, 123.42

Entry No. _____

Port _____

Date _____

**TRANSPORTATION ENTRY AND MANIFEST
OF GOODS SUBJECT TO CBP
INSPECTION AND PERMIT**

U.S. Customs and Border Protection

PORT CODE NO. _____ FIRST U.S. PORT OF UNLADING _____

PORT OF _____ DATE _____

O.M.B. No. 1651-0003

Entry No. _____

Class of Entry _____
(I.T.) (T.E.) (WD, 1E) (Drawback, etc.)

Entered or imported by Test _____ Importer/IRS # _____ to be shipped
in bond via _____ (C.H.L. number) _____ (Vessel or carrier) _____ (Car number and initial) _____ (Pier or station) _____ consigned to
CBP Port Director _____ Final foreign destination _____ (For exportations only)
Consignee _____ (At CBP port of exit or destination)
Foreign port of lading _____ B/L No. _____ Date of sailing _____
(Above information to be furnished only when merchandise is imported by vessel)
Imported on the _____ (Name of vessel or carrier and motive power) Flag _____ on _____ (Date imported) via _____ (Last foreign port)
Exported from _____ (Country) on _____ (Date) Goods now at _____ (Name of warehouse, station, pier, etc.)

Marks and Numbers of Packages	Description and Quantity of Merchandise Number and Kind of Packages (Describe fully as per shipping papers)	Gross Weight in Pounds	Value (Dollars only)	Rate	Duty

G.O. No. _____ Check if withdrawn for Vessel supplies (19 U.S.C. 1309)

**CERTIFICATE OF LADING FOR TRANSPORTATION IN BOND
AND/OR LADING FOR EXPORTATION FOR**

(Port)

WITH THE EXCEPTIONS NOTED ABOVE, THE WITHIN-DESCRIBED GOODS WERE:

Delivered to the Carrier named above, for delivery to the CBP Port Director at destination sealed with CBP seals Nos. _____ or the packages (were) (were not) labeled, or corded and sealed.

Laden on the— _____ (Vessel, vehicle, or aircraft)
which cleared for— _____
on _____ (Date)
as verified by export records.

(Inspector) _____ (Inspector)

(Date) _____ (Date)

I truly declare that the statements contained herein are true and correct to the best of my knowledge and belief.

Entered or withdrawn by _____

To the Inspector: The above-described goods shall be disposed of _____

For the Port Director

Received from the Port Director of the above CBP location the merchandise described in this manifest for transportation and delivery into the custody of the CBP officers at the port named above, all packages in apparent good order except as noted hereon.

Attorney or Agent of Carrier

CBP Form 7512

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

U.S. DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY
Bureau of Customs and Border Protection

**ENTRY AND MANIFEST OF MERCHANDISE FREE OF DUTY,
CARRIER'S CERTIFICATE AND RELEASE**

19 U.S.C. 1433, 1484, 1498; 19 CFR 123.4, 143.23

OMB No. 1651-0013

1. NO.			
<p>The undersigned, as the importer of merchandise described below, which arrived at the port or station identified, hereby claims free entry therefore under the provisions of the applicable law indicated.</p>			
2. PORT CODE	3. DATE		
4. VESSEL OR OTHER CONVEYANCE	5. ARRIVAL DATE	6. COUNTRY OF EXPORTATION	
7. MARKS AND NUMBERS	8. DESCRIPTION AND QUANTITY OF MERCHANDISE	9. VALUE	10. HTSUS HEADING NO. OR P.L. NO.
11. IMPORTER OF RECORD (Name and Address)		12. AGENT'S SIGNATURE	
13. INSPECTED AND PASSED FREE OF DUTY BY:		14. OWNER, PURCHASER, OR CONSIGNEE (If different from Importer of Record)	
15. SIGNATURE (Inspector)		16. DATE	
CARRIER'S CERTIFICATE AND RELEASE ORDER			
<p>The undersigned carrier, to whom or upon whose order the articles described above must be released, hereby certifies that the person or firm named above as the importer is the owner purchaser, or consignee of such articles within the purview of section 484(h), Tariff Act of 1930. In accordance with the provisions of section 484(j), Tariff Act of 1930, authority is hereby given to release the articles to such consignee.</p>			
17. CARRIER		18. AGENT'S SIGNATURE	
<p><small>PAPERWORK REDUCTION ACT NOTICE: The Paperwork Reduction Act says we must tell you why we are collecting this information, how we will use it and whether you have to give it to us. We ask for the information to carry out the customs laws of the United States. This form is used by carriers and importers as a manifest for the entry of merchandise free of duty under certain conditions and by CBP to authorize the entry of such merchandise. It is also used by the carrier to show that the articles being imported are to be released to the importer or consignee. It is mandatory. The estimated average burden associated with this collection of information is 5 minutes per respondent or recordkeeper depending on individual circumstances. Comments concerning the accuracy of this burden estimate and suggestions for reducing this burden should be directed to Bureau of Customs and Border Protection, Information Services Branch, Washington, DC 20229, and to the Office of Management and Budget, Paperwork Reduction Project (1651-0013), Washington DC 20503.</small></p>			
CBP Form 7523 (05/96)			

**Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations
à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage**

U.S. DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY
Bureau of Customs and Border Protection

**INWARD CARGO MANIFEST FOR VESSEL UNDER
FIVE TONS, FERRY, TRAIN, CAR, VEHICLE, ETC.**

19 CFR 123.4, 123.7, 123.61

Approved OMB No. 1651-0001

(INSTRUCTIONS ON REVERSE)

1. Name or Number and Description of Importing Conveyance		2. Name of Master or Person in Charge		
3. Name and Address of Owner		4. Foreign Port of Lading		5. U.S. Port of Destination
6. Port of Arrival		7. Date of Arrival		

Column No. 1	Column No. 2	Column No. 3	Column No. 4	Column No. 5
Bill of Lading or Marks & Numbers or Address of Consignee on Packages	Car Number and Initials	Number and Gross Weight (in kilos or pounds) of Packages and Description of Goods	Name of Consignee	For Use By CBP only

CARRIER'S CERTIFICATE

To the Port Director of CBP, Port of Arrival:

The undersigned carrier hereby certifies that _____ of _____

is the owner or consignee of such articles within the purview of section 484, Tariff Act of 1930.

I certify that this manifest is correct and true to the best of my knowledge.

Date _____ Master or Person in charge _____

(Signature)


Previous Editions are Obsolete CBP Form 7533 (05/00)

**Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations
à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage**

PAPS SCAC CODE
(STANDARD CARRIER ALPHA CODE)

CVPC
BFEP-0219926-8

Filer Code
WRT



ÉCHANTILLON

The PAPS number is the four letter carrier code followed by the bill of lading number may be any length. It should be on the original manifest and the corresponding original invoice, WHEN PRESENTED.
The appropriate filer code (broker) should be in the box.
INVOICES ARE NO LONGER REQUIRED FOR PAPS AT THE TRUCKBOOTH

**Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations
à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage**

ANNEXE D

Liste des répondants au sondage

Tableau G.1

Répondants au sondage – transporteurs pour compte d'autrui

Région	Nom de l'entreprise	Endroit
Atlantique	Ayr Motor Express	Woodstock (N.-B.)
	Clarke Road Transport	Halifax (N.-É.)
	Keltic Transportation	Moncton (N.B.)
	Midland Transport Limited	Moncton (N.-B.)
Québec	Transport Bourassa	St-Jean-sur-Richelieu (Qc)
	C.A. Transport	Laval (Qc)
	Cabano Kingsway	St-Laurent (Qc)
	Transport Couture et fils	St-Ephrem (Qc)
	J.E. Fortin	St-Bernard de Lacolle (Qc)
	Ganeca Transport Inc.	St-Hyacinthe (Qc)
	Groupe Robert	Boucherville (Qc)
	Groupe Thibodeau	Montréal (Qc)
	Les Services JAG	Ste-Croix (Qc)
	SAS International	Drummondville (Qc)
Ontario	Dove Creek Motor Express	Essex (Ont.)
	E. G. Gray Transportation	Peterborough (Ont.)
	MacKinnon Transport Inc.	Guelph (Ont.)
	Muskoka Transport	Bracebridge (Ont.)
	Tandet Logistics	Sarnia (Ont.)
	TST Overland Express	Mississauga (Ont.)
	Wayfreight	Guelph (Ont.)
	XTL Transport Inc.	Etobicoke (Ont.)
Ouest canadien	Barry & Smith Trucking	Penticton (C.-B.)
	Economy Carriers	Edmonton (Alb.)
	Mantei's Transport Ltd.	Calgary (Alb.)
	N. Yanke Transfer Ltd.	Saskatoon (Sask.)
	Reimer Express Lines Ltd.	Winnipeg (Man.)
	Signature Truck Lines Inc.	Calgary (Alb.)

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

Tableau G.2

Répondants au sondage - Tractionnaires

Région	Nom	Endroit
Atlantique	Pas disponible	Salisbury (N.-B.)
	Pas disponible	Bayside (N.-B.)
	Pas disponible	Conception Bay (T.-N.)
Québec	Pas disponible	Cap St-Ignace (Qc)
Ontario	Pas disponible	Caledonia (Ont.)
	Pas disponible	Prescott (Ont.)
	Pas disponible	Acton (Ont.)
	Pas disponible	Harrow (Ont.)
Ouest canadien	Pas disponible	Lethbridge (Alb.)
	Pas disponible	Edmonton (Alb.)
	Pas disponible	Sherwood Park (Alb.)
	Pas disponible	Duncan (C.-B.)
	Pas disponible	Winnipeg (Man.)

Tableau G.3

Répondants au sondage – Transporteurs privés

Nom de l'entreprise	Endroit
Eaglebrook Inc. of Canada	Varenes (Qc)
Hudson's Bay Company	Toronto (Ont.)

Tableau G.4

Répondants au sondage - Expéditeurs

Nom de l'entreprise	Endroit
Alcan, Primary Metal Division	Montréal (Qc)
Campbell Company of Canada	Toronto (Ont.)
Canadian Salt Co. Ltd.	Mississauga (Ont.)
Domtar Inc.	Montréal (Qc)
Effem Foods	Bolton (Ont.)
Molson-Coors Inc.	Toronto (Ont.); Bolder, CO, É.-U.
Palliser Furniture	Winnipeg (Man.)

**Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations
à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage**

ANNEXE E

Liste des autres organisations consultées

Type d'organisation	Nom
Associations de camionnage	Alliance canadienne du camionnage
	Atlantic Provinces Trucking Association
	Association du camionnage du Québec
	Ontario Trucking Association
	Manitoba Trucking Association
	Saskatchewan Trucking Association
	Alberta Trucking Association
	B.C. Trucking Association
	Association canadienne du camionnage d'entreprises
	Owner-Operator's Business Association of Canada
Associations d'expéditeurs	Canadian Industrial Transportation Association
	Association des fabricants de pièces d'automobile du Canada
	Association canadienne des constructeurs de véhicules
	Importers/Exporters Canada
Courtiers en douane	Northern Border Customs Broker Association
	Livingston International
	AN Deringer
Gouvernements provinciaux	Ministère des transports du Québec
	Ministère des Transports de l'Ontario
Gouvernement fédéral	Politiques et coordination, Région de l'Ontario
	Politiques et coordination, Région du Québec
Administrations de pont	Pont Ambassador (Canadian Transit Company)
	Administration du pont Blue Water
Autorités douanières	Ambassade des É.-U.
	U.S. Customs and Border Patrol, Champlain, New York
Autres	Administration portuaire de Montréal
	Canadian-American Border Trade Alliance
	Border Gateways Management Inc.

Effets cumulatifs des programmes américains de surveillance des importations à la frontière canado-américaine sur l'industrie canadienne du camionnage

ANNEXE F Liste des acronymes

ABI	Automated Broker Interface
ACE	Automated Commercial Environment Program
ACS	Automated Commercial System
AQI	U.S. Agriculture Quarantine Inspection
ATS	Automated Targeting System
BCS	Border Cargo Selectivity
BRASS	Border Release Advanced Screening and Selectivity
CAFES	Customs Automated Forms Entry System
C-TPAT	Customs-Trade Partnership Against Terrorism
CBP	U.S. Customs and Border Patrol
CC	Charges complètes
CP	Charges partielles
EDI	Electronic Data Interchange
ESB	Encéphalopathie spongiforme bovine (« Maladie de la vache folle »)
EXPRES	Expéditions rapides et sécuritaires
FDA	U.S. Food and Drug Administration
HS	Heures de service
NCAP	National Customs Automation Program
QP/WP	Customs Broker ou ABI in-bond form system
PAPS	Pre-Arrival Processing System
PARS	Pre-Arrival Review System
PCSC	Permis de conducteur du secteur commercial
SCAC	Standard Carrier Alpha Code
VWP	Visa Waiver Program