Sécurité du périmètre et compétitivité économique

CANADA – ÉTATS-UNIS

PLAN D'ACTION PAR-DELÀ LA FRONTIÈRE

RAPPORT SUR LA MISE EN ŒUVRE

MARS 2015

Canada

TABLE DES MATIÈRES

I. RÉSUMÉ 2

II. CONTEXTE 4

III. PROGRÈS ET ACCOMPLISSEMENTS À CE JOUR 5

1. S'ATTAQUER RAPIDEMENT AUX MENACES : RENFORCER LA SÉCURITÉ PARTAGÉE DE NOS PAYS 5

2. FACILITATION DU COMMERCE, CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOIS : DES FORMALITÉS FRONTALIÈRES PLUS EFFICACES POUR LE COMMERCE ET LES VOYAGEURS 9

3. OBSERVATION DE LA LOI DES DEUX CÔTÉS DE LA FRONTIÈRE : TABLER SUR LES RÉUSSITES POUR ACCROÎTRE LA SURVEILLANCE À LA FRONTIÈRE 17

4. INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES ET CYBERSÉCURITÉ : RENFORCER NOTRE RÉSILIENCE 19

5. LA GESTION À LONG TERME DE NOTRE PARTENARIAT 23

IV. PROCHAINES ÉTAPES 24

ANNEXE PLAN PROSPECTIF DE *PAR-DELÀ LA FRONTIÈRE* 25

I. Résumé

Le Canada et les États-Unis entretiennent depuis des années des liens de collaboration étroits qui n'existent pas ailleurs. Ils travaillent côte à côte pour défendre l'Amérique du Nord et contribuer à la sécurité internationale. Les deux pays jouissent de la plus importante relation commerciale bilatérale au monde. Ce solide partenariat a été amplifié et renforcé par la *Déclaration Par-delà la frontière : Une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique* à l'intérieur du périmètre et par un Plan d'action, annoncés par le Premier ministre Harper et le président Obama en 2011. La Déclaration et le Plan visent à renforcer la sécurité de notre périmètre commun et faciliter les déplacements et les échanges commerciaux sécuritaires entre nos frontières. Depuis 2011, de grands progrès ont été réalisés dans tous les domaines du Plan d'action.

Le Canada et les É.-U. rendent le commerce et les déplacements plus rapides et plus sûrs en Amérique du Nord grâce à un plus grand échange d'information, le traitement plus rapide des voyageurs d'affaires et l'adoption d'un accord historique de prédédouanement qui transforme le cadre de gestion frontalière et qui facilite le commerce et le transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien légitime. Nous avons également entrepris d'établir une méthode commune de contrôle des voyageurs en mettant en place un système d'échange systématique et automatisé de renseignements biographiques et biométriques en matière de visas et d'immigration, au moyen des deux premières étapes d'une initiative sur les entrées et les sorties pour tous les ressortissants étrangers. D'autres phases entreront en vigueur. De plus, le Canada est en train de développer un système de dépistage au départ pour les voyageurs aériens dispensés d'un visa en provenance de l'étranger. Le système reflèterait en grande partie les systèmes américains existants.

Le Canada et les États-Unis travaillent en vue de réduire les frais de transaction à la frontière afin de faire croître le commerce bilatéral. Des investissements dans des projets majeurs d'amélioration de l'infrastructure frontalière sont en cours, et on a bonifié le programme de voyageurs dignes de confiance, mesure qui s'est soldée par un nombre accru d'adhérents. De même les programmes de négociants dignes de confiance ont été harmonisés et renforcés davantage. Le Canada et les É.-U. continuent de former et de déployer des équipes *Shiprider* afin d'assurer la conformité de la loi sur les voies navigables partagées des deux côtés de la frontière. Les deux pays ont entamé le deuxième volet transfrontalier du Programme d'évaluation régionale de la résilience dans la région Alaska-Yukon-Colombie-Britannique. Enfin, ils continuent d'améliorer la coordination de la gestion des incidents cybernétiques, ainsi que l'engagement avec le secteur privé et la sensibilisation du public en matière de cybersécurité.

Le Canada et les États-Unis continuent de transformer leur façon de sécuriser et de faire circuler les biens et les voyageurs légitimes entre les deux pays grâce à la mise en œuvre de l'initiative *Par-delà la frontière*. Le Canada et les É.-U. entendent poursuivre la mise en œuvre du reste des initiatives

du Plan d'action et cherchent à tirer profit des succès initiaux de l'initiative *Par-delà la frontière*, notamment en sollicitant les points de vue des intervenants sur leurs priorités. À cette fin, les deux pays ont convenu d'élaborer un plan de travail qui comprend des mesures nouvelles et améliorées visant à approfondir et à renforcer leur partenariat. Un résumé du plan de travail figure en annexe à la fin du présent rapport.

II. Contexte

Le Canada et les États-Unis entretiennent la plus importante relation commerciale bilatérale au monde. Le commerce bilatéral de biens et de services dépassait les 730 milliards $US en 2013, tandis que les échanges transfrontaliers quotidiens s'élevaient à près de 2 milliards $US, soit plus d'un million $US chaque minute.

Le 4 février 2011, le Premier ministre Stephen Harper et le président Barack Obama ont renforcé ce partenariat en annonçant la *Déclaration Par-delà la frontière : Une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre*. La Déclaration exprimait une approche axée sur la sécurité du périmètre dans le cadre de laquelle les deux pays agiraient ensemble pour éliminer les menaces le plus tôt possible à l'intérieur et au-delà de leurs frontières. Ainsi, ils faciliteraient la circulation légitime des personnes et des marchandises sur leur territoire et par-delà leur frontière commune.

Le *Plan d'action Par-delà la frontière* (le Plan d'action) qui a suivi en décembre 2011 prévoyait des initiatives conjointes visant à concrétiser la vision des dirigeants dans quatre domaines de collaboration : i) s'attaquer rapidement aux menaces; ii) faciliter le commerce, la croissance économique et la création d'emplois; iii) intégrer l'application de la loi à la frontière; iv) favoriser la cybersécurité et les infrastructures essentielles. Deux *rapports de mise en œuvre* antérieurs (décembre 2012 et 2013) faisaient état des progrès réalisés par rapport aux engagements du Plan d'action et soulignaient les nouveaux avantages pour les résidents, les voyageurs et l'industrie.

Le troisième rapport annuel fait état des **progrès et des réalisations** du Plan d'action en 2014 et établit un plan de travail dans la section « **Allons de l'avant** ».

III. Progrès et accomplissements à ce jour

1. S'ATTAQUER RAPIDEMENT AUX MENACES : RENFORCER LA SÉCURITÉ PARTAGÉE DE NOS PAYS

ÉLABORER UNE APPROCHE COMMUNE POUR ÉVALUER LES MENACES

Le Canada et les États-Unis ont collaboré étroitement pour évaluer conjointement les menaces communes, mettant ainsi à profit les partenariats existants entre les organismes canadiens et américains. La collaboration est devenue plus importante à la lumière de l'évolution du contexte de sécurité, y compris l'émergence du phénomène des combattants étrangers et des menaces intérieures. En 2014, le Canada et les États-Unis ont continué de :

- Travailler ensemble grâce à l'échange de résultats de recherche et de pratiques exemplaires, ainsi que par l'élaboration d'outils à l'intention des organismes d'application de la loi qui mettent l'accent sur des solutions communautaires.

- Traiter les menaces émanant d'extrémistes violents nationaux et de combattants étrangers qui sont propres à l'Amérique du Nord, en s'inspirant de la lutte intense contre le terrorisme dans plusieurs États dans le cadre du Forum mondial de lutte contre le terrorisme.

- Développer une approche commune afin d'accroître la connaissance du domaine dans les modes aérien, terrestre et maritime en demandant officiellement à un groupe de travail de faire l'essai de méthodes conjointes de recensement des écarts et de déploiement de technologie.

REPOUSSER LA FRONTIÈRE POUR LES BIENS, LES MARCHANDISES ET LES BAGAGES

Le Canada et les États-Unis s'efforcent de fournir une chaîne d'approvisionnement mondiale sûre et fiable qui, en appui à la prospérité économique, permet la circulation sécuritaire et en temps opportun des marchandises dans les deux pays. L'un des principaux moyens d'atteindre cet objectif est la *Stratégie intégrée de sécurité du fret* (SISF), qui vise à « repousser la frontière » en éliminant les risques le plus tôt possible, soit à l'extérieur ou au périmètre, principalement en se servant d'information préalable pour assurer le transport des biens, du fret et des bagages.

Dans le cadre de la SISF, le Canada renforcera la sécurité dans ses ports en s'engageant à construire deux nouvelles installations d'inspection des conteneurs maritimes au port de Vancouver. De plus, dans le cadre des projets pilotes maritimes de la SISF à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, et à Montréal, au Québec, le Canada et les États-Unis ont testé leur capacité d'utiliser de l'information préalable et d'adopter des normes communes de contrôle de sécurité et d'inspection du fret maritime au premier point d'arrivée en Amérique du Nord. Si ces projets pilotes s'avèrent fructueux, il sera moins nécessaire en général d'inspecter de nouveau les expéditions en transit à la frontière terrestre canado-américaine en vertu du principe « dédouané une fois, accepté deux fois ».

- Les projets pilotes maritimes de la SISF à Prince Rupert et à Montréal font l'objet d'une évaluation. Les résultats préliminaires à partir de critères propres au projet de Prince Rupert montrent que, bien que l'examen aux fins de sécurité nationale ait été fructueux, un ensemble d'obstacles opérationnels a empêché la mise en œuvre complète des principes de la SISF à d'autres fins. Des évaluations approfondies devraient être terminées d'ici le printemps 2015. Elles permettront de mieux comprendre les résultats des deux projets pilotes et les prochaines étapes proposées.

Pour faciliter le transport du fret aérien embarqué à bord d'avions de passagers, le Canada et les États-Unis ont réduit les exigences répétitives en matière de sécurité de la chaîne d'approvisionnement. Ils en sont aussi arrivés à une *reconnaissance mutuelle de leurs programmes nationaux de sûreté du fret aérien*. Cela signifie que le fret contrôlé qui peut être transporté à bord d'avions de passagers au Canada à destination des États-Unis n'aura pas besoin d'être inspecté de nouveau par les autorités américaines, sauf pour des raisons justifiées. Les deux pays économiseront ainsi temps et argent, tout en assurant un niveau de sécurité élevé. La même règle s'applique pour les expéditions de fret aérien entrant au Canada en provenance des États-Unis.

De plus, avec le *déploiement continu de l'équipement des systèmes de détection des explosifs (SDE) certifié par la Transportation Security Administration américaine* dans tous les aéroports canadiens dotés de systèmes de précontrôle, la nécessité de réinspecter des bagages déjà enregistrés à destination des États-Unis sera graduellement éliminée à mesure que l'équipement des SDE sera ajouté dans les aéroports. Cela devrait faciliter le déplacement des passagers et permettre aux aéroports et aux transporteurs aériens de réaliser des économies.

- Depuis décembre 2014, trois des huit aéroports de précontrôle au Canada sont dotés d'équipement de SDE fonctionnels.

Au cours des trois dernières années, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et le Département de l'Agriculture des États-Unis (USDA) *ont réalisé conjointement des visites sur place et mis au point des processus d'évaluation communs pour les marchandises provenant de pays tiers.* Les organismes ont également élaboré et mis à l'essai des méthodes de vérification communes pour des évaluations conjointes de la salubrité des viandes admissibles provenant de pays tiers. En 2014, le USDA et l'ACIA ont :

- Signé, en mars, un protocole d'entente qui détermine un proccessus de communications entre le Canada et les États-Unis pour l'échange de renseignements sur les risques liés à la santé des animaux de pays tiers afin de mieux protéger les deux pays contre le risque d'introduction de maladies animales.

- Publié, en novembre, un rapport sommaire final sur les évaluations conjointes positives des programmes de lutte contre la spongieuse asiatique au Japon, en Corée et en Chine. Ces travaux en cours contribueront à protéger le Canada et les États-Unis contre l'introduction de cet insecte provenant de régions asiatiques infestées.

ÉTABLIR UNE MÉTHODE COMMUNE DE CONTRÔLE DES VOYAGEURS AU PÉRIMÈTRE

On s'attend à ce que les deux pays aient des systèmes semblables d'échange de renseignements et de contrôle des passagers avant leur départ. La responsabilité conjointe du Canada et des États-Unis de promouvoir la sécurité du périmètre et la compétitivité économique sera ainsi renforcée.

Le Canada et les États-Unis ont déployé une *initiative sur les entrées et les sorties* dans tous les postes d'entrée terrestres automatisés communs. Le programme est présentement opérationnel pour les ressortissants de pays tiers, les résidents permanents du Canada et les résidents permanents légitimes des États-Unis. Dans le cadre de l'initiative, le Service des douanes et de la protection des frontières (SDPF) des États-Unis et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) s'échangent chaque jour, de manière sécurisée, des données d'entrée sur 10 000 à 15 000 voyageurs. Cet échange de données de sortie de l'autre pays n'a aucun effet discernable sur l'expérience des voyageurs. Le Plan d'action prévoyait l'échange de données sur tous les voyageurs, y compris les citoyens, dans tous les postes frontaliers terrestres automatisés à partir de juin 2014. L'ASFC travaille avec l'ensemble des partenaires pour préparer les autorisations réglementaires et législatives qui seront nécessaires avant que cette troisième phase de l'initiative sur les entrées et les sorties puisse être mise en œuvre. Cette initiative permettra à chaque pays de mieux identifier les personnes qui prolongent leur séjour au-delà de la période permise et de renforcer considérablement l'intégrité de leur régime d'immigration respectif.

D'ici mars 2016, le Canada doit mettre en œuvre le système d'*autorisation de voyage électronique* (AVE) et commencer à connecter les compagnies aériennes au système complémentaire d'*information interactive préalable sur les voyageurs* (IIPV), qui permettra l'application des AVE. Ces mesures lui permettront de procéder à un contrôle préalable des voyageurs dispensés de l'exigence d'obtention d'un visa canadien, sauf les citoyens américains, et d'envoyer aux compagnies aériennes des messages de permission ou d'interdiction de monter à bord à l'égard de passagers qui souhaitent prendre l'avion pour le Canada. Ces mesures reflèteront, dans la plus grande mesure possible, le Système électronique d'autorisation de voyage (ESTA) et le Système d'information préalable sur les voyageurs (APIS), qui sont en place aux États-Unis depuis 2008. En 2014, pour atteindre cet objectif, le Canada a :

- Publié en juin l'ébauche du règlement sur l'AVE aux fins de consultation publique, et prévoit la publication finale et l'annonce de la date officielle du lancement du programme au début de 2015.

- Fait progresser les travaux préparatifs sur les modifications législatives requises pour permettre la transmission des données sur les voyageurs avant leur départ; créé un système automatisé de communication avec les transporteurs aériens, ainsi qu'un système permettant la transmission de messages d'autorisation ou de refus d'embarquement; travaillé étroitement avec les transporteurs aériens pour obtenir leur appui et assurer leur capacité d'intervention.

Pour accroître la sécurité, lutter contre la fraude et améliorer l'intégrité et l'efficience des décisions en matière d'admissibilité, le Canada et les États-Unis s'échangent des renseignements pertinents en matière d'immigration sur certains étrangers souhaitant entrer dans l'un ou l'autre des pays, notamment les personnes qui présentent une demande de visa. Le *Traité Canada – États-Unis sur l'échange de renseignements en matière d'immigration* est entré en vigueur en décembre 2013 et comprend des mesures de protection des renseignements personnels, conformément à l'Énoncé conjoint des principes de protection des renseignements personnels de l'initiative Par-delà la frontière et aux lois de chaque pays.

À ce jour, le Canada et les É.-U. se sont systématiquement échangés des renseignements biographiques sur des ressortissants de pays tiers qui présentent des demandes de visa, qui ont déjà enfreint les lois de l'immigration ou dont le visa a été refusé par l'autre pays. Les décideurs disposent donc d'autres renseignements à examiner avant de prendre une décision en matière d'admissibilité.

À partir de 2015, le Canada et les États-Unis pourront enquêter directement de façon systématique grâce à l'analyse des empreintes digitales (biométrie). L'échange de renseignements biométriques aidera à combattre l'usurpation d'identité, permettra de recueillir des renseignements précieux sur lesquels pourront s'appuyer les décideurs indépendants pour les questions d'admissibilité, renforcera la gestion de l'identité et l'intégrité du programme. Les deux pays ont déjà élargi le domaine d'échange de renseignements biométriques sur les demandeurs d'asile ou de statut de réfugié, ainsi que l'échange au cas par cas de renseignements sur les personnes renvoyées de chaque pays.

- Entre octobre 2013 et 2014, dans le cadre de leur engagement à augmenter le volume de dossiers échangés, Citoyenneté et Immigration Canada et les Services de citoyenneté et d'immigration des États-Unis se sont échangés environ 16 000 dossiers (plus de 7 000 chacun), une augmentation d'environ 1 000 dossiers par rapport à la période d'un an entre 2012 et 2013.

- En novembre 2014, le Canada a commencé à recueillir des données biométriques de personnes qui présentent une demande de réinstallation depuis l'étranger. D'ici mai 2015, le Canada prévoit commencer à échanger systématiquement toutes ces données biométriques avec les États-Unis.

2. FACILITATION DU COMMERCE, CROISSANCE ÉCONOMIQUE ET EMPLOIS : DES FORMALITÉS FRONTALIÈRES PLUS EFFICACES POUR LE COMMERCE ET LES VOYAGEURS

DES INITIATIVES POUR ACCÉLÉRER LA CIRCULATION DU PUBLIC VOYAGEUR ET DES MARCHANDISES

En décembre 2014, après deux années de négociations, le Canada et les États-Unis ont conclu un *Accord de prédédouanement* historique s'appliquant au transport terrestre, ferroviaire, maritime et aérien. Ils donnaient ainsi suite à un important engagement pris dans le cadre du Plan d'action. L'Accord a été signé le 16 mars 2015 et donne aux parties le pouvoir de faciliter la circulation des marchandises et du public voyageur pour tous les modes de transport. Aux termes du nouvel Accord, le Canada pourra demander aux É.-U. de mettre à niveau ses installations de prédédouanement et d'immigration – par exemple, aux terminaux maritimes et ferroviaires, ainsi qu'aux gares maritimes de Colombie-Britannique. Toujours selon l'Accord, on pourra ouvrir de nouvelles installations de prédédouanement pour d'autres moyens de travansport et actualiser l'accord de prédédouanement aérien existant, ce qui se traduira par plus d'avantages économiques et de sécurité pour les deux pays. Ces derniers se sont d'ailleurs engagés à maintenir un niveau de service de prédédouanement de qualité pour tous les modes de déplacement.

L'Accord crée aussi un important cadre juridique historique assorti de dispositions pour protéger et responsabiliser les agents affectés au prédédouanement. Ce cadre permet généralement au pays d'exercer ses propres compétences sur certains actes posés dans le cadre de fonctions officielles; de même, le pays hôte a le droit d'exercer ses propres compétences sur certains actes posés en dehors de l'exercice de ces mêmes fonctions. De plus, l'Accord permettra au Canada et aux États-Unis d'explorer la possibilité de partager certaines installations plus petites ou en régions éloignées.

Un Accord sans précédent

Le prédédouanement entre les États-Unis et le Canada consiste en un contrôle des personnes ou des marchandises, réalisé par le pays de destination dans des installations désignées à l'intérieur du territoire du pays de départ. Cette procédure est avantageuse pour le public voyageur et les négociants parce qu'elle réduit la congestion et les retards à la frontière et accroit le niveau d'efficacité et de prévisibilité en matière de voyages, de tourisme et de transport transfrontaliers. Par exemple, aux termes de l'Accord canado-américain sur le prédédouanement aérien actuel, les agents américains du SDPF travaillant dans huit aéroports canadiens procèdent au contrôle des voyageurs avant que les avions ne décollent vers les É.-U. Ainsi, les voyageurs évitent les imprévus ou une attente trop longue à leur arrivée.

Quand l'Accord entrera en vigueur, ses avantages pourraient être étendus aux modes de transport terrestre, ferroviaire et maritime dans les installations de prédédouanement approuvées. Pour ce qui est du mode ferroviaire, par exemple, si les nouvelles activités de prédédouanement sont approuvées, les trains qui devaient auparavant s'arrêter à la frontière pourraient désormais se déplacer de façon ininterrompue entre le Canada et les É.-U. et respecter leur horaire.

Le Plan d'action propose plusieurs projets pilotes pour tester les nouvelles approches visant à faciliter le transport sécuritaire des marchandises. Donc, en 2014 :

- Le Canada et les États-Unis ont lancé, en février, l'étape de mise à l'essai opérationnelle du *projet pilote d'inspection préalable des camions et des marchandises* au pont Peace reliant Fort Erie, en Ontario, et Buffalo, dans l'État de New York. Cette étape, qui s'est terminée en janvier 2015, visait à tester le concept selon lequel les autorités frontalières américaines font, du côté canadien de la frontière, l'inspection primaire des marchandises expédiées par camion vers les É.-U. Il s'agissait de déterminer l'incidence sur le temps d'attente à la frontière et la congestion sur le pont Peace. L'évaluation est en cours.

- Les deux pays se sont entendus, en octobre, sur un *ensemble d'éléments de données communes* nécessaires pour les marchandises en transit sous douane. Ces éléments de données s'appliqueront aux biens en provenance et à destination du Canada, mais qui transitent par les États-Unis. De la même manière, ils s'appliqueront aux biens en provenance et à destination des États-Unis, mais qui transitent par le Canada. Cela devrait contribuer à la mise en œuvre, en 2015, d'un projet pilote américain visant à tester un module de traitement sous douane qui pourrait réduire la paperasserie pour l'industrie. Comme les données seraient envoyées avant l'arrivée des personnes ou des marchandises, on pourrait faire une analyse préalable des risques. De plus, les transporteurs canadiens auront le choix d'un plus grand nombre d'itinéraires pour faire leurs livraisons intérieures en passant par les États-Unis, soit en empruntant des autoroutes plus sûres, à plusieurs voies et à voies désignées. Les camionneurs pourront donc éviter les mauvaises conditions météorologiques, l'usure des camions s'en trouvera amoindrie, il en résultera une plus grande économie de carburant et cela produira moins de gaz à effet de serre.

- Il a été plus difficile de mettre en œuvre le projet pilote de *prédédouanement des exportations de produits de viande fraîche* à cause de défis stratégiques et de plusieurs obstacles de logistique. À partir des leçons apprises jusqu'ici, le Canada et les États-Unis explorent des solutions de rechange pour faire progresser les objectifs sous-jacents du Plan d'action, qui sont de rendre l'exportation des produits de viande canadiens vers les États-Unis plus efficace.

Chaque pays travaille également à la mise sur pied de sa propre *initiative de guichet unique*, qui permettra aux exportateurs américains et aux importateurs des deux pays d'envoyer électroniquement toute l'information nécessaire pour se conformer aux règles douanières et gouvernementales. Le but des guichets uniques est de faciliter le processus de prise de décision à la frontière et d'éliminer, pour les entreprises, les coûts attribuables à la duplication et aux processus administratifs sur support papier ou manuels inutiles.

- En février 2014, le président Obama a promulgué le décret 13659, qui autorise la finalisation du projet de guichet unique américain et son utilisation à l'échelle gouvernementale d'ici décembre 2016 pour les importations et les exportations. Ce projet est connu sous le nom de Système de données sur le commerce international (SDCI).

- L'ASFC se prépare à livrer son guichet unique d'ici mars 2015 pour sept des neuf ministères participants, tandis que les autres prévoient le faire d'ici le milieu de 2016.

À la suite de la finalisation, en mai 2014, de l'exercice conjoint de répertoriage des frais et des coûts douaniers, le Canada a engagé une tierce partie pour faire une évaluation des impacts économiques des frais de douane. Celle-ci devrait être présentée au printemps 2015.

Les deux pays s'engagent à donner suite à la rétroaction des intervenants sur la nécessité de pouvoir compter sur une plus grande uniformité et une meilleure prévisibilité dans le processus de prise de décision quant aux voyages d'affaires transfrontaliers. À cette fin, les États-Unis ont annoncé leur intention d'adopter un projet pilote reposant sur « la connaissance des employeurs » à compter de 2015, en choisissant un nombre limité d'employeurs pour y participer.

INVESTIR DANS L'AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES ET DES TECHNOLOGIES PARTAGÉES

L'investissement dans l'amélioration d'infrastructures et de technologies frontalières partagées est essentiel pour moderniser et rendre plus efficaces le commerce et les déplacements transfrontaliers. Depuis 2011, les deux pays ont fait des progrès dans *la mise à niveau de leurs infrastructures*. En effet, le Canada a annoncé en 2013 qu'il consacrerait 127 million $CAN à des améliorations importantes dans quatre postes frontaliers prioritaires. Aux États-Unis, des investissements semblables d'environ 151 millions $US ont également été annoncés ou apportés.

- En décembre 2014, le Canada et les États-Unis ont finalisé un deuxième *Plan conjoint d'investissement dans les infrastructures frontalières* de grande envergure. Le Plan comprend des améliorations majeures aux infrastructures des vingt-cinq plus importants postes frontaliers pour le public voyageur et le trafic commercial. Le Plan a été rendu public au début en février 2015.

- Conformément aux objectifs de *Par-delà la frontière*, le Canada, les États-Unis et l'État du Michigan ont conclu et signé une entente en février 2015 visant à garantir et à faciliter la construction d'un nouveau pont, grandement nécessaire, entre Windsor et Detroit, soit le plus important point de passage frontalier commercial entre le Canada et les États-Unis.

Aux termes du Plan d'action, le Canada et les États-Unis se sont engagés à mettre en place une *technologie de mesure du temps d'attente* dans les vingt plus importants postes frontaliers. Cette technologie permet de mesurer de façon fiable le temps d'attente dans les deux directions et d'évaluer le rendement par rapport aux normes de service publiées, en plus permettre aux automobilistes de prendre des décisions éclairées pour leurs déplacements. Des systèmes de mesure du temps d'attente ont déjà été installés à six des vingt plus importants postes frontaliers, c'est-à-dire quatre entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington (Pacific Highway, Peace Arch, Huntingdon/Sumas, Aldergrove/Lynden) et deux entre l'Ontario et l'État de New York (pont Peace, Queenston-Lewiston). Le Canada et les États-Unis vont poursuivre leur collaboration afin de déterminer une voie à suivre pour déployer cette technologie aux autres installations.

- En août 2014, un autre système de mesure du temps d'attente à la frontière a été mis en place au pont Blue Water reliant Port Huron, au Michigan, et Sarnia, en Ontario.

Pour harmoniser ses investissements avec ceux des É.-U., le Canada mettra en place une *technologie d'identification par radiofréquence* sur deux voies de onze postes frontaliers terrestres. L'ASFC en est aux dernières étapes du processus de passation de marché et s'attend à attribuer un contrat au soumissionnaire choisi bientôt afin de procéder à l'installation à l'été de 2015.

Négociants dignes de confiance

Le volet I des initiatives du programme des négociants dignes de confiance de FDLF permet aux entreprises qui répondent à des critères de sécurité rigoureux de profiter d'un traitement simplifié à la frontière. Aux termes du Plan d'action, le Canada et les États-Unis ont continué d'harmoniser les initiatives du volet I de leur propre programme de négociants dignes de *confiance* (Partenaires en protection (PEP) au Canada, et Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme (C-TPAT), aux États-Unis).

Par-delà la frontière, niveau 1 – Avantages accrus pour les membres PEP et C-TPAT

L'entreprise hypothétique « EC Trucking », transporteur canadien, traverse plusieurs fois par jour la frontière canado-américaine. En raison d'un volume de marchandises de plus en plus important, l'entreprise décide de présenter une demande d'inscription harmonisée aux programmes de commerçant de confiance PEP du Canada et au C-TPAT des États-Unis. Grâce aux améliorations qui seront apportées au programme, EC Trucking pourra présenter une demande d'inscription aux deux programmes en même temps et télécharger facilement sur le site Web tous les documents nécessaires dans le cadre de la demande, ce qui lui permettra d'économiser du temps et des ressources administratives.

On s'attend à ce que le Canada et les États-Unis mettent en place, d'ici l'automne 2015, un processus d'harmonisation entièrement automatisé qui débouchera sur une application unique à l'intention des transporteurs routiers transfrontaliers inscrits aux programmes PEP et C-TPAT. Les entreprises intéressées pourront s'inscrire aux deux programmes en ne faisant qu'une seule demande, et elles n'auront qu'un compte de partenariat à gérer au lieu de deux.

Le Canada s'apprête à régulariser l'adhésion des membres du PEP au programme d'Expéditions rapides et sécuritaires (ERS) du pont Blue Water, qui relie Port Huron et Sarnia. Cette mesure s'inscrit dans la foulée d'un projet pilote qui a été mené avec succès à cet endroit. Cette mesure sera étendue à d'autres endroits lorsque le volume le justifiera. Elle contribuera aussi à harmoniser davantage le PEP avec le C-TPAT et s'ajoutera aux avantages déjà accordés aux adhérents du C-TPAT. Le Canada s'apprête aussi à ajouter des voies et des guérites réservées au programme ERS dans deux postes d'entrée terrestres du secteur commercial à fort volume, ainsi qu'à modifier le modèle d'infrastructure ERS dans un troisième poste.

Le volet II des initiatives du programme des négociants dignes de confiance de FDLF offre quant à lui un dédouanement simplifié et l'autoévaluation en matière d'observation des programmes commerciaux. Ainsi, en 2014 :

- En juin, les responsables du C-TPAT américain ont mis en place un projet pilote de négociants dignes de confiance qui combine les caractéristiques du programme de sécurité de la chaîne d'approvisionnement du C-TPAT à celles du programme d'autoévaluation des importateurs pour l'assurance de la conformité des importations. Aux termes du projet pilote, les importateurs participants doivent toutefois se conformer à des exigences de tenue de dossiers et de production de rapports élevées. En échange, elles bénéficient d'un nombre moindre d'inspections, de la libération partielle de marchandises retenues et de la possibilité d'être exemptées d'inspections nonintrusives. Le projet pilote s'adresse aussi aux importateurs américains et aux importateurs canadiens non-résidents.

> ***À propos du programme PAD Platine***
>
> « […] les améliorations apportées au programme d'autocotisation des douanes permettront à plus d'entreprises canadiennes de tirer profit des occasions qu'offrent les chaînes d'approvisionnement mondiales. » (traduction) – John Manley, président et chef de la direction, Conseil canadien des chefs d'entreprise

En juillet, le Canada a officiellement annoncé la mise en place d'un programme Platine amélioré du volet II du programme d'autocotisation des douanes (PAD). Celui-ci offre des avantages additionnels aux importateurs qui font eux-mêmes la preuve que leurs systèmes opérationnels, leurs mesures de contrôle internes et leurs procédés d'autocotisation sont efficaces et fiables, et qu'ils garantissent l'observation des programmes commerciaux. Comme les importateurs qui adhèrent à ce programme ont la responsabilité de vérifier et de tester leur propre conformité au programme commercial, ils épargnent temps et argent parce que l'ASFC les soumet à moins de vérifications d'observation. De plus, le Canada a élargi l'admissibilité au PAD aux importateurs non-résidents aux États-Unis.

- En janvier, le Canada a mis en place un projet pilote agroalimentaire, selon lequel l'USDA et l'ACIA ne sont pas tenus d'inspecter les oignons cultivés aux É.-U. et exportés au Canada en vue d'en déterminer le grade. Une fois ce projet terminé, vers janvier 2015, l'ACIA déterminera les prochaines étapes en prenant en compte la capacité de l'USDA d'entreprendre un projet pilote réciproque pour les oignons cultivés au Canada et exportés aux É.-U.

- En octobre, l'ACIA a publié le rapport sommaire d'un projet pilote qui avait pour but d'évaluer si les avantages du volet II pouvaient être étendus aux entreprises de transformation des aliments, qui sont beaucoup plus réglementées et qui, par conséquent, ne sont habituellement pas admissibles à ces avantages. Le rapport fait état des résultats du projet et précise les étapes à suivre, notamment comment évaluer la façon d'étendre les avantages du volet II à d'autres importateurs approuvés et à faible risque d'aliments transformés, tout en assurant l'observation des règles fédérales en matière de salubrité des aliments.

Voyageurs dignes de confiance

Les adhérents au programme canado-américain de voyageurs dignes de confiance NEXUS passent plus rapidement aux points d'inspection primaire des aéroports et des postes terrestres canadiens et américains, ainsi qu'aux gares maritimes. Depuis l'annonce du Plan, en 2011, *le nombre d'adhérents au programme NEXUS a connu une forte hausse et les avantages ont été bonifiés de manière significative.*

- En décembre 2014, le nombre d'adhérents au programme NEXUS s'élevait à environ 1,1 million de voyageurs, ce qui représente une hausse d'à peu près 20 % par rapport à l'année précédente, soit environ 80 % depuis 2011.

L'accès aux voies réservées Pre✓® de l'Administration de la sécurité des transports, où les adhérents à NEXUS profitent d'un contrôle accéléré, s'est étendu à plus de 120 aéroports aux États-Unis, soit cinq de plus qu'en 2011. Parallèlement, l'Agence canadienne de sécurité du transport aérien (ACSTA) a désigné des points d'accès réservés à ces adhérents dans 16 aéroports canadiens, alors qu'il n'y en avait que huit en 2011. Dans quatre de ces aéroports, les voyageurs dignes de confiance en partance vers les É.-U. profitent d'un contrôle accéléré et d'avantages semblables à ceux du programme américain Pre✓®.

- En 2014, Air Canada est devenu le premier transporteur aérien étranger à participer au programme Pre✓®.

Les adhérents au programme NEXUS ont maintenant accès à des *voies réservées* dans 19 grands postes frontaliers terrestres au Canada, ce qui s'ajoute à plus de 24 postes frontaliers américains. Selon l'ASFC, le temps de contrôle des adhérents au programme qui entrent ou reviennent au Canada n'est que de 18 secondes en moyenne – de l'identification du voyageur par radiofréquence jusqu'à la prise de décision de l'agent de l'ASFC – comparativement à 37 secondes pour les non adhérents, soit une économie de temps d'environ 50 %. En 2014 :

Des économies de temps pour les adhérents à NEXUS

Les adhérents au programme NEXUS profitent de temps d'attente réduits aux points de contrôle de préembarquement, peuvent remplir leurs déclarations à l'écran aux postes Global Entry aux États-Unis et peuvent prendre directement leurs vols de correspondance dans les aérogares de trafic intérieur américaines sans devoir se soumettre à un nouveau contrôle à leur arrivée, ni à repasser par un point de contrôle. Depuis novembre 2012, les adhérents à NEXUS dont les empreintes digitales sont enregistrées au Service des douanes et de la protection des frontières américain peuvent utiliser les postes de déclaration Global Entry aux É.-U., même s'ils arrivent d'un pays tiers. À destination du Canada, ils peuvent passer les points de contrôle plus rapidement, parce qu'ils sont admissibles au programme Pre✓® américain grâce auquel ils peuvent porter leur veste et leur ceinture, et garder leur ordinateur portable dans leur sac. Arrivés au Canada, ils peuvent se diriger directement au poste NEXUS et passer rapidement à l'inspection primaire – environ 95 % plus rapidement que les voyageurs ordinaires.

- L'ASFC a ouvert de nouvelles voies réservées à NEXUS dans d'importants postes frontaliers terrestres, dont ceux de Pacific Highway, en Colombie Britannique, et de Windsor (pont Ambassador) et Niagara Falls (pont Whirlpool), en Ontario.

- Aux termes d'un nouveau projet pilote de portail électronique, l'ASFC a amorcé la mise à l'essai du passage accéléré des adhérents à NEXUS au poste frontalier terrestre du pont Peace, reliant Buffalo (New York) à Fort Erie (Ontario). Entre mai 2014 et mai 2015, un prolongement des heures d'ouverture permettra aux adhérents d'utiliser cette voie en tout temps en direction du Canada.

En février 2014, plus particulièrement, le Canada, les États-Unis et le Mexique se sont engagés à élaborer et mettre en œuvre une entente nord-américaine à l'intention des voyageurs dignes de confiance, qui devrait se concrétiser en 2015. Même si elle ne s'inscrit pas directement dans le cadre de *Par-delà la frontière*, elle est conforme à l'engagement pris dans le Plan d'action, qui est d'inclure des programmes pour voyageurs de pays tiers.

3. OBSERVATION DE LA LOI DES DEUX CÔTÉS DE LA FRONTIÈRE : TABLER SUR LES RÉUSSITES POUR ACCROÎTRE LA SURVEILLANCE À LA FRONTIÈRE

LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE SUR L'OBSERVATION DE LA LOI

En matière d'observation de la loi, la coopération transfrontalière renforce la capacité à empêcher les criminels d'exploiter la frontière à des fins illégales ou pour fuir la justice. Depuis l'adoption du Plan en 2011, le Canada et les États-Unis ont entrepris avec succès des activités qui leur ont permis de mener conjointement des enquêtes criminelles transnationales et de sécurité nationale. Ils ont pu ainsi mettre à contribution les ressources et les technologies d'observation dont disposent leurs propres organismes d'observation de la loi. Ainsi, en 2014 :

- Le Canada et les États-Unis ont mis sur pied un comité consultatif transfrontalier sur l'observation de la loi qui travaillera à renforcer l'intégrité de la frontière. En ce sens, le comité appuiera les initiatives du SDPF, de l'ASFC, du Bureau de l'immigration et de l'exécution des douanes des É.-U., de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et de la Garde côtière américaine (USCG).

Dans le cadre du programme Shiprider, la GRC et l'USCG conjuguent leurs efforts pour faire respecter la loi des deux côtés de la frontière, dans les voies navigables communes. Aux termes de ce programme, des agents d'exécution de la loi canadiens et américains désignés et spécialement formés se joignent à l'équipage des navires. Depuis 2013, on a mené des opérations de ce type à temps plein en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington, ainsi qu'en Ontario et au Michigan. Jusqu'à présent, plus de 820 arraisonnements de navires canadiens ou américains ont eu lieu, qui se sont traduits par plus de 4 150 heures de patrouilles. En 2014 :

- On a mené des opérations intensifiées au Québec et au Nouveau-Brunswick, en plus d'opérations régularisées dans les régions de Detroit/Windsor et de Surrey/Bellingham. Les opérations intensifiées ont donné 185 patrouilles et 322 arraisonnements.

- En avril, l'USCG et la GRC se sont réunies à Eastport, au Maine, pour procéder à la signature officielle des procédures régionales normales d'exploitation relatives aux opérations intensifiées de la région de l'Est du programme Shiprider.

- Le Canada et les États-Unis ont désigné 83 agents pour ce programme. Ils ont aussi ajouté, en décembre, un troisième cours au calendrier de formation annuel pour former plus d'agents, compte tenu que le programme sera aussi appliqué ailleurs en 2015.

Le Canada et les États-Unis ont mis à l'essai la technologie voix sur le protocole Internet, plus économique, dans la mise en œuvre d'un *système radio d'interopérabilité transfrontalier* qui permettrait aux organismes d'observation de la loi de mieux coordonner leurs réponses dans les cas d'incidents à la frontière et les enquêtes transnationales conjointes. Le travail de mise en œuvre d'un système radio d'interopérabilité a commencé en Colombie-Britannique et dans l'État de Washington, ainsi qu'en Ontario et au Michigan.

Selon le Plan d'action, les deux pays doivent concevoir et mettre en place deux projets pilotes de nouvelle génération en vue de la création d'une équipe intégrée d'application de la loi, notamment dans des domaines comme le renseignement et les enquêtes criminelles. Il y aurait aussi, entre les postes frontaliers, des agents du renseignement en uniforme. La mise en œuvre de ces projets a été retardée pour des raisons de politiques, juridiques et opérationnelles, mais les deux pays prévoient tenir des discussions pour les faire progresser en 2015.

4. INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES ET CYBERSÉCURITÉ : RENFORCER NOTRE RÉSILIENCE

RENFORCER LA RÉSILIENCE DE NOS INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES ET CYBERNÉTIQUES COMMUNES

Aux termes du Plan, le Canada et les États-Unis travaillent en étroite collaboration pour accroître la résilience de leurs infrastructures essentielles et cybernétiques communes, compte tenu qu'ils sont reliés l'un à l'autre par un vaste réseau de routes, de ponts et de réseaux énergétiques et cybernétiques. Les deux pays ont poursuivi la mise en œuvre du *Plan d'action Canada*-É.-U. *sur les infrastructures essentielles*, et ont travaillé sur des projets de résilience régionaux conjoints qui rassemblent les autorités régionales et les intervenants du secteur privé afin qu'ils évaluent les infrastructures importantes pour les deux pays, qu'ils en analysent les liens de dépendance et les risques, et qu'ils prennent les mesures voulues pour combler les lacunes. Ainsi, en 2014 :

- Un projet d'évaluation de la résilience régionale (PERR) pour l'Alaska, le Yukon et la Colombie-Britannique a été lancé pour faire suite au PERR transfrontalier MaineNouveau-Brunswick de 2013. Les deux pays intègrent les leçons tirées de ces expériences dans leurs propres procédures.

Le Canada et les États-Unis ont poursuivi la mise en œuvre du *Plan d'action conjoint sur la cybersécurité* axé sur la collaboration entre les centres opérationnels nationaux de cybersécurité afin de mieux gérer les incidents cybernétiques. Le Plan comporte également la mobilisation du secteur privé et des échanges d'information avec lui en matière de cybersécurité, ainsi que la coopération permanente en matière de sensibilisation à la cybersécurité auprès du public. En 2014, le Département de la sécurité intérieure et Sécurité publique Canada ont :

- Tenu des séances d'information classifiées en juin et en novembre à l'intention des intervenants des secteurs de l'énergie et des services publics.

- Préparé à plusieurs reprises un Bulletin cybernétique conjoint renfermant de l'information sur les indicateurs d'activités malveillantes de menace cybernétique.

- Harmonisé leurs activités du Mois de la sensibilisation à la cybersécurité, en octobre, et participé ensemble à des échanges sur Twitter pour sensibiliser davantage le public à leur campagne et l'informer sur la façon de naviguer sur la Toile en toute sécurité.

De même, en 2014, le Canada et les États-Unis ont commencé à explorer la question de la cybersécurité de la chaîne d'approvisionnement et des systèmes de déclaration électronique du fret (eCargo). Cet exercice avait pour but de conscientiser le public cible aux questions de vulnérabilités et de menaces cybernétiques du système eCargo et de formuler un plan d'action collaboratif pour pouvoir évaluer les vulnérabilités imprévues pouvant avoir des répercussions graves.

Le Canada demeure résolu à souscrire à la Convention sur la cybercriminalité du Conseil de l'Europe, et les deux pays vont explorer des façons de faire la promotion de la Convention. En décembre 2014, la sanction royale a été accordée à la *Loi sur la protection des Canadiens contre la cybercriminalité* (projet de loi C-13), qui actualise les lois canadiennes sur la cybercriminalité et qui permettra au Canada de ratifier la Convention.

INTERVENTIONS EN CAS DE CRISES ET D'URGENCES ET RÉTABLISSEMENT APRÈS COUP

Le Canada et les États-Unis s'efforcent d'élaborer des stratégies de reprise des opérations et de rétablissement des collectivités par l'atténuation des répercussions négatives importantes que pourraient entraîner les perturbations prolongées à la circulation des personnes et des biens à la frontière.

Gestion du trafic en situation d'urgence

Dans le but d'élaborer conjointement des stratégies de reprise des opérations et de rétablissement des collectivités, le Canada et les États-Unis ont, en 2014 :

- Finalisé un Plan de gestion de la circulation à la frontière pour l'Ontario. La planification se poursuit en ce qui concerne les plans connexes des régions frontalières du centre, de l'ouest, du nord et de l'est.

- Tenu des séances de consultation avec des intervenants à Montréal (mai), Hamilton (Juillet) et Detroit (août) en appui à l'élaboration de plans régionaux et binationaux qui contribueraient à la reprise rapide des opérations de transport maritime en cas de désastre naturel, d'accident, d'incident de sécurité ou de toute autre perturbation dans la région des Grands Lacs. Ces séances ont contribué à la création d'une ébauche de Lignes directrices sur la résilience du commerce maritime de la région des Grands Lacs.

- Fait, en juillet, des tests de connectivité entre le centre de surveillance américain du Federal Emergency Management Agency (FEMA) et le Centre des opérations du gouvernement du Canada. Ces tests fructueux visant à évaluer les capacités de vidéoconférence en cas d'urgence.

- Participé, en novembre, à la Table ronde canadienne sur la sécurité des transports de surface, qui a réuni des exploitants de véhicules de transport en commun, des praticiens de la sécurité, des représentants de l'observation de la loi et des analystes, qui ont échangé des idées et partagé des pratiques exemplaires.

Sécurité sanitaire

En 2014, le Canada et les États-Unis ont fait des progrès notables dans l'établissement d'un plan de travail stratégique commun sur la sécurité sanitaire, notamment en ce qui concerne la détermination des enjeux entourant le déploiement de personnel médical et de la santé publique, ainsi que de contre-mesures et de matériel médicaux. Le groupe de travail conjoint sur la sécurité sanitaire a :

- Collaboré à la production d'un rapport renfermant des recommandations portant sur d'autres domaines de collaboration.

- Amorcé des travaux pour promouvoir et faire valider les recommandations au moyen d'un nouveau plan de travail axé sur le partage d'information, la collaboration, l'interopérabilité et la mise en pratique des leçons apprises.

Communications d'urgence

Le groupe de travail sur l'interopérabilité des communications a fait des progrès dans l'atteinte de son objectif d'harmonisation communications d'urgence transfrontalières. Ainsi, en 2014 :

- Le FEMA et le Centre des science pour la sécurité de Recherche et développement pour la défense du Canada ont signé, en juin, un protocole d'entente visant à faciliter l'échange informatisé de messages et d'alertes d'urgence entre le Système interorganisationnel de connaissance de la situation du Canada et le Système intégré d'alerte et d'avertissement des États-Unis.

- Industrie Canada et la Commission fédérale des communications américaine ont annoncé, en octobre, la conclusion d'une entente permettant aux premiers intervenants de chaque pays de transporter et d'utiliser des appareils de communications mobiles homologués, comme des postes de radio portatifs, de l'autre côté de la frontière sans devoir obtenir de permis. Cette mesure contribue à relever le grand défi de la coopération bilatérale en situation d'urgence dans l'un ou l'autre des pays.

- La troisième réunion du Projet expérimental de renforcement de la résilience Canada-États-Unis (CAUSE III) s'est tenue en novembre. Elle fait partie d'une série de réunions visant à faire progresser la coordination et les interventions transfrontalières en cas de catastrophe naturelle ou d'attaques terroristes grâce au partage d'information et de données, ainsi que

l'envoi d'alertes et d'avertissements entre les systèmes de communications d'urgence des deux pays. CAUSE III est le fruit d'un partenariat entre divers organismes provinciaux, étatiques, municipaux et non gouvernementaux.

Incidents chimiques, biologiques, radiologiques, nucléaires et à l'explosif (CBRNE)

Le groupe de travail canado-américain sur les incidents CBRNE poursuit ses travaux afin de pouvoir intervenir en cas d'incidents et de s'y préparer, de les prévenir, de les atténuer et de s'en remettre après coup. Par conséquent, en 2014 :

- Sécurité publique Canada et le FEMA ont travaillé en mars à la conception d'une nouvelle procédure qui permettra aux Canadiens de participer à de la formation sur les incidents CBRNE aux États-Unis. Les autorités canadiennes de la gestion des urgences peuvent maintenant suivre des cours à l'Institut de gestion des urgences et au Centre national d'intervention des États-Unis.

- Le FEMA, le Centre national des opérations du DHS, le Bureau américain de l'atténuation des menaces, Sécurité publique Canada, Environnement Canada et Santé Canada ont tenu des discussions en janvier et en mai afin d'élaborer des protocoles normalisés et de modélisation d'échange d'information. Le but était de trouver une façon de faciliter l'intervention rapide et efficace conjointe aux incidents de CBRNE à la frontière.

5. LA GESTION À LONG TERME DE NOTRE PARTENARIAT

En septembre 2014, le Canada et les États-Unis ont tenu la troisième réunion annuelle du comité directeur du programme *Par-delà la frontière*. Ils ont discuté des réalisations, des étapes à venir concernant les initiatives en cours, ainsi que des domaines de travail nouveaux ou élargis. Dans la foulée des efforts des deux pays à mobiliser et informer les intervenants, et à la suite de la réunion tenue en septembre, le Canada a été l'hôte d'une table ronde rassemblant des membres du comité et des intervenants. Ceux-ci se sont prononcés en faveur du programme *Par-delà la frontière*, et ont reconnu que les initiatives du Plan d'action avaient profité aux voyageurs et à l'industrie. Ils ont de même déterminé leurs propres priorités en regard du Plan d'action, notamment leur souhait de voir plus de progrès en ce qui concerne la facilitation du commerce et les avantages économiques découlant de *Par-delà la frontière*. Ils ont aussi formulé des recommandations à l'intention du comité directeur par rapport à des travaux qui pourraient, à terme, contribuer à sécuriser les voyages et le commerce.

D'autres activités de sensibilisation se sont tenues régulièrement durant l'année, soit des rencontres individuelles, soit des réunions de groupe rassemblant de nombreux représentants d'organismes canadiens et américains. Dans les deux pays, les consulats ont collaboré avec des intervenants locaux au sujet de *Par-delà la frontière*, tout comme l'ont fait les autorités de l'ASFC et du SDPF américain, ainsi que d'autres organismes, par l'entremise de leurs groupes consultatifs permanents d'intervenants. De même, le ministre canadien du commerce international Ed Fast et la secrétaire américaine au commerce Penny Pritzker ont informé les leaders de l'industrie des progrès réalisés et des priorités de *Par-delà la frontière* dans le cadre d'une activité organisée par le Chicago Council on Foreign Affairs, en janvier 2014, et de la Conférence nord-américaine sur la compétitivité et l'innovation, qui s'est tenue à Toronto en octobre 2014. De plus, en septembre 2014, le secrétaire américain du Département de la sécurité intérieure (DHS) Jeh Johnson a rencontré le ministre canadien de la Sécurité publique Steven Blaney ainsi que la ministre des transports Lisa Raitt et le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration du Canada pour diriger une séance de sensibilisation à *Par-delà la frontière* avec des intervenants canadiens. Pour mieux faire connaître *Par-delà la frontière* aux É.-U., la Maison blanche a demandé au Département américain du Commerce, en 2014, de travailler en collaboration avec le DHS et le Département d'État à l'élaboration d'une stratégie de sensibilisation, qui incluait entre autres une actualisation du message et une plus grande utilisation des médias sociaux et des webinaires.

En général, les intervenants ont déclaré haut et fort qu'ils appuyaient la poursuite des travaux afin de finaliser le Plan d'action initial, et ils encouragent les responsables à tabler sur les réalisations de *Par-delà la frontière* comme moyen de renforcement de la sécurité du périmètre et de compétitivité économique.

IV. Prochaines étapes

Le Canada et les États-Unis réaffirment leur volonté de concrétiser les objectifs précisés dans la *Déclaration* du Président Obama et du Premier ministre Harper en poursuivant leur travail en vue de faire progresser le Plan d'action de 2011. Cela comprend entre autres des activités de sensibilisation continues pour faire connaître *Par-delà la frontière* à un vaste éventail d'intervenants dans les deux pays et pour continuer à recueillir les opinions des intervenants quant à la voie à suivre. Les deux pays redoubleront d'efforts pour réaliser les initiatives restantes du Plan d'action, tout en continuant à chercher des moyens de s'appuyer sur les réussites du programme *Par-delà la frontière* initial, ainsi que sur les leçons qu'ils en ont tirées. À cette fin, ils élaborent un plan d'avenir détaillé qui comprend de mesures nouvelles et améliorées visant à approfondir et à renforcer leur partenariat. On trouve un aperçu du Plan prospectif à l'Annexe.

Annexe
Plan prospectif de *Par-delà la frontière*

Le Canada et les États-Unis réaffirment leur volonté de concrétiser les initiatives du Plan d'action *Par-delà la frontière* de 2011, et s'entendent pour amorcer les travaux d'élaboration et de mise en œuvre d'un plan d'avenir dans lequel on trouvera des mesures nouvelles ou améliorées s'appuyant sur les réussites et les leçons tirées du Plan d'action initial.

Agir tôt en cas de menaces

Stratégie intégrée de sécurité du fret (ASFC, ACIA // DHS/CBP, USDA/APHIS)

- Déterminer ce qu'il faut mettre en place (p. ex., des bordereaux multimodèles, des protocoles d'inspection, des procédés et des normes harmonisés) pour concrétiser le concept « dédouané une fois, accepté deux fois ».

Risques phytosanitaires (ACIA // USDA)

- Étendre le modèle de la spongieuse asiatique à d'autres pays et explorer d'autres possibilités de l'appliquer.

Sécurité du fret aérien (TC // DHS/TSA)

- Travailler en collaboration pour s'assurer que des contrôles de sécurité proportionnels sont intégrés dans les chaînes d'approvisionnement des programmes de sécurité du fret aérien.

Validation des visas (CIC // DHS, États)

- Concevoir un processus automatisé permettant de déterminer si les voyageurs détiennent des visas valides dans l'autre pays.

Mesures de contrôle accrues – Visas (CIC // DHS, États)

- Élargir l'échange de données biométriques sur certains demandeurs de visas à l'étranger en examinant les demandes au moyen de la base de données sur les documents de voyage perdus ou volés d'Interpol.

Mesures de contrôle accrues – Points d'entrée (ASFC // DHS/CBP)

- Faire l'inventaire des bases de données et des systèmes (p. ex., la base de données sur les documents de voyage perdus ou volés d'Interpol) canadiens et américains utilisés aux inspections primaires et secondaires des points d'entrée, et relever toute lacune tout en sachant que l'on ne cherche pas à rallonger le temps consacré au contrôle.

Facilitation du commerce, croissance économique et emplois

Voyageurs dignes de confiance (ASFC // DHS/CBP)

- Accroître la participation en transformant les processus administratifs, en réglant l'arriérage et en s'efforçant de respecter l'engagement de reconnaissance mutuelle entre le Canada, les É.-U, et le Mexique, pris dans le cadre du Sommet des chefs d'États nord-américains.

Négociants dignes de confiance (ASFC // DHS/CBP, DOC)

- Accroître la participation en poursuivant les travaux d'harmonisation, en menant des campagnes de sensibilisation pour promouvoir la participation et garantir des avantages appréciables, et en travaillant en faveur d'une reconnaissance mutuelle.

Documents IRF (CIC, ASFC // DHS/CBP)

- Mettre en œuvre une stratégie promotionnelle et incitative pour appuyer l'usage d'un plus grand nombre de documents RIF par les voyageurs dans le but de tirer le maximum de la technologie de désignation des voies de circulation à la frontière.

Voyageurs d'affaires (CIC // DHS)

- Trouver des moyens de faciliter le contrôle des voyageurs d'affaires.

Planification du fret (TC // DOT)

- Coordonner les stratégies nationales de planification du fret en sollicitant la participation des provinces et des États, au besoin.

Renforcer la collaboration transfrontalière

Observation de la loi (JUS, SP / DOJ, DHS)

- Rehausser la collaboration bilatérale en matière d'observation de la loi grâce au Forum sur les crimes frontaliers, entre autres par le partage d'information entre les organismes d'observation de la loi fédéraux, étatiques, locaux et provinciaux (p. ex., l'équipe juridique des opérations frontalières).

Partage d'information – Sécurité nationale (SP, JUS // DHS, DOJ)

- Continuer de travailler ensemble afin d'améliorer le partage d'information efficace et responsable à des fins de sécurité nationale, tout en respectant les cadres juridiques et constitutionnels de chaque pays.

Sécurité sanitaire (ASPC // HHS, DHS)

- Mettre en œuvre le plan de travail élaboré par le groupe de travail sur la sécurité sanitaire.

Infrastructures critiques (SP // DHS)

- Mettre en œuvre les programmes et concevoir des projets communs pour améliorer la protection et la résilience des infrastructures transfrontalières essentielles.