

**PLAN D'INVESTISSEMENT DANS
L'INFRASTRUCTURE FRONTALIÈRE
CANADA – ÉTATS-UNIS
AVRIL 2013**



Transport
Canada

Transports
Canada



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
PREMIERS POSTES FRONTALIERS PRIORITAIRES.....	5
Portal, ND – North Portal, SK.....	6
Pembina, ND – Emerson, MB.....	9
Port Huron, MI – Sarnia, ON (pont Blue Water).....	14
Buffalo, NY – Fort Erie, ON (pont Peace).....	18
Lewiston, NY – Queenston, ON (pont Lewiston-Queenston).....	22
Alexandria Bay, NY – Lansdowne, ON (pont des Mille-Îles).....	26
Champlain, NY – Lacolle, QC.....	29
PROCHAINES ÉTAPES.....	33
ANNEXE A – POSTES FRONTALIERS DE PETITE TAILLE OU ÉLOIGNÉS.....	36
Plan de travail Canada – États-Unis pour l’élaboration du Plan d’action conjoint pour les postes frontaliers de petite taille ou éloignés.....	37
Liste des postes frontaliers.....	43
ANNEXE B – LISTE DES POSTES FRONTALIERS.....	45
ANNEXE C – EXTRAIT DU PLAN D’ACTION SUR LA SÉCURITÉ DU PÉRIMÈTRE ET LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE.....	48
Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique.....	48
Coordonner les investissements dans l’infrastructure frontalière et les infrastructures matérielles déjà mises à niveau à certains postes frontaliers clés.....	49
Coordonner les plans de mise à niveau des infrastructures matérielles aux points d’entrée petits ou éloignés.....	50
ANNEXE D – SITES WEB ET COORDONNÉES.....	51
ANNEXE E – SOURCES DE DONNÉES.....	52
ANNEXE F – ACRONYMES.....	54

INTRODUCTION

Notre réseau de transport intégré Canada – États-Unis d'Amérique (É.-U.) est une composante essentielle de notre bien-être économique et social. Non seulement appuie-t-il nos relations commerciales bilatérales les plus importantes au monde, mais il contribue également à faire de l'Amérique du Nord une force compétitive à l'échelle mondiale. Au centre de ce réseau se trouve la frontière partagée la plus longue au monde. Chaque jour, le Canada et les É.-U. travaillent de concert à la facilitation des échanges commerciaux, à la prestation des programmes destinés aux voyageurs dignes de confiance et à la réalisation de projets d'infrastructure frontalière qui soutiennent la sécurité à la frontière tout en facilitant les échanges commerciaux et les voyages à faible risque.

Le 4 février 2011, le premier ministre canadien Stephen Harper et le président américain Barack Obama ont rendu publique une déclaration conjointe intitulée « Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre ». Cette déclaration est axée sur quatre domaines de coopération : action précoce face aux menaces; facilitation du commerce, de la croissance économique et de l'emploi; intégration transfrontalière en matière d'application de la loi et amélioration des infrastructures essentielles et de la cybersécurité. La déclaration comprend l'énoncé suivant sur l'infrastructure frontalière :

« Nous avons l'intention d'adopter des solutions créatives et efficaces pour gérer la circulation entre le Canada et les États-Unis. Nous concentrerons l'investissement dans la modernisation de l'infrastructure et de la technologie aux points d'entrée terrestres les plus achalandés, qui sont essentiels à notre bien-être économique. Nous veillerons à ce que nos postes frontaliers terrestres aient la capacité de gérer le volume de trafic commercial et de voyageurs intrinsèque à la croissance économique et la création d'emplois des deux côtés de la frontière ».

Le 7 décembre 2011, le premier ministre et le président ont rendu public le Plan d'action sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique. Le Plan d'action comprend 32 initiatives binationales conçues pour mettre en œuvre la vision présentée par les dirigeants et rendre la frontière canado-américaine plus efficace, sécuritaire et sûre.

Dans le cadre du Plan d'action, les deux pays devront mener une importante nouvelle initiative liée à l'infrastructure, qui a été proposée et élaborée par Transports Canada (TC), le Département des Transports des États-Unis [United States Department of Transportation (USDOT)], l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis [Customs and Border Protection (CBP)]. Cette initiative comporte deux éléments clés. Premièrement, le Canada et les États-Unis « s'engagent à faire des investissements importants dans les infrastructures matérielles à certains grands postes frontaliers dans le but d'atténuer la congestion et d'accélérer la circulation transfrontalière ». Le Plan d'action énumère

les réalisations suivantes à titre d'exemple d'améliorations apportées à l'infrastructure : « le remplacement et le réaménagement du complexe douanier; l'ajout de voies et de postes d'inspection primaire; l'aménagement de nouvelles installations d'inspection secondaire et l'agrandissement d'installations existantes; la construction de nouveaux ponts, bretelles de raccordement et échangeurs d'autoroute ou l'élargissement de ces infrastructures ». Ces investissements dépendent des crédits de financement approuvés par le Parlement canadien et le Congrès américain. Le Plan d'action et le présent document ne pas sont destinés à créer des droits ou des obligations en droit national ou international, ni ne constituent un traité international en droit international. Les investissements de CBP seront délivrés en partenariat avec l'Administration des services généraux (GSA), qui est le fournisseur de services aux ports d'entrée de CBP.

Le Canada et les É.-U. ont désigné les premiers postes frontaliers prioritaires qui devront faire l'objet d'importantes améliorations. D'après une évaluation préliminaire des besoins en matière d'investissement, le Canada accorde la priorité aux postes frontaliers suivants (de l'est à l'ouest) :

- Lacolle, Québec;
- Lansdowne, Ontario (pont des Mille-Îles);
- Fort Erie, Ontario (pont Peace);
- Emerson, Manitoba;
- North Portal, Saskatchewan.

Les États-Unis accordent la priorité aux postes frontaliers suivants (de l'est à l'ouest) :

- Alexandria Bay, New York (pont des Mille-Îles);
- Lewiston, New York (pont Lewiston – Queenston);
- Buffalo, New York (pont Peace);
- Port Huron, Michigan (pont Blue Water).

Le deuxième élément clé de l'initiative sur l'infrastructure frontalière implique l'amélioration de notre capacité à coordonner les investissements dans l'infrastructure frontalière au niveau binational. Pour y arriver, ils devront établir un plan quinquennal d'investissements dans l'infrastructure frontalière (PIIF) binational qui doit être renouvelé chaque année. Le PIIF garantit une compréhension mutuelle du financement disponible pour les projets ciblés ainsi que de l'échéancier, de la portée et des responsabilités en lien avec ces projets, en collaboration avec tous les intervenants locaux, provinciaux/étatiques et fédéraux concernés. Le PIIF présente les importantes améliorations ayant une incidence sur la capacité de transport et d'inspection.

Ce rapport est la première version du PIIF conformément à l'objectif énoncé dans le Plan d'action. Ce premier rapport met l'accent sur les cinq postes frontaliers prioritaires canadiens et quatre postes frontaliers prioritaires américains susmentionnés, ainsi que les portes d'entrée correspondantes de chaque côté de la frontière. Sept postes frontaliers importants sont présentés dans cette première version (de l'est à l'ouest) :

- Lacolle, Québec – Champlain, New York;
- Lansdowne, Ontario – Alexandria Bay, New York (pont des Mille-Îles);
- Queenston, Ontario – Lewiston, New York (pont Queenston – Lewiston);
- Fort Erie, Ontario – Buffalo, New York (pont Peace);
- Sarnia, Ontario – Port Huron, Michigan (pont Blue Water);
- Emerson, Manitoba – Pembina, Dakota du Nord;
- North Portal, Saskatchewan – Portal, Dakota du Nord.

Pour chacun de ces postes frontaliers, un profil binational indique l'infrastructure existante, les grands projets frontaliers fédéraux/provinciaux/étatiques et des exploitants publics à la frontière réalisés au cours des cinq dernières années, les possibilités d'amélioration de l'infrastructure ainsi que les projets prévus ou proposés au cours des cinq prochaines années. Le premier PIIF annuel a été préparé par TC, l'USDOT, l'ASFC et la CBP. Les possibilités d'amélioration de l'infrastructure ne sont fournies qu'à titre indicatif et ne mèneront peut-être pas à l'exécution de projets dans le futur. Les É.-U. et le Canada devront demander les ressources nécessaires pour mettre en œuvre un grand nombre des projets prévus ou proposés qui ont été désignés. Tous les projets réalisés à ces endroits et à d'autres postes frontaliers devront être conforme aux évaluations environnementales nécessaires, aux exigences relatives à l'obtention d'un permis, aux approbations législatives et à tout financement gouvernemental applicable (crédit parlementaire).

Le PIIF ainsi que plusieurs autres initiatives faisant partie du Plan d'action ont été conçus dans l'intérêt des économies intégrées du Canada et des É.-U. qui reposent sur le déplacement fluide des véhicules commerciaux et non commerciaux à nos frontières. À long terme, la modernisation des importants postes frontaliers devrait offrir les avantages économiques suivants :

- réduction du temps d'attente;
- fiabilité accrue des expéditions « juste-à-temps »;
- diminution de la consommation de carburant et des gaz à effet de serre grâce à une réduction de la marche au ralenti des moteurs à la frontière;
- augmentation de la sécurité et de la sûreté.

Les gains en efficacité réalisés dans le cadre de cette initiative appuient et fonctionnent en tandem avec les autres initiatives du Plan d'action suivantes :

- technologie de mesure du temps d'attente à la frontière;
- inspection et contrôle préalables;
- installations améliorées pour les négociants et les voyageurs dignes de confiance;
- avantages harmonisés pour les adhérents au programme NEXUS.

Des consultations auprès des intervenants ont été menées afin de préparer le premier PIIF. Des consultations auprès des intervenants fédéraux, étatiques, provinciaux et locaux ont été menées par le biais de réunions du Groupe de travail sur les questions frontalières de transport Canada – États-Unis (GTQFT), ainsi que des discussions pour effectuer un suivi, ainsi que solliciter et valider l'information. Bien que les États, les provinces et les exploitants publics à la frontière aient été consultés lors de la préparation de ces profils, le PIIF est un document principalement à l'intention des administrations fédérales. Cette première version du PIIF contient également en annexe une approche binationale pour la préparation de plans destinés à 62 postes frontaliers petits et éloignés. Cette annexe a été préparée par le Groupe de travail sur les points d'entrée petits et éloignés États-Unis - Canada, composé de représentants de la CBP et de l'ASFC. À l'avenir, le PIIF devra comprendre les recommandations binationales consensuelles visant la mise en œuvre des objectifs à court, à moyen et à long terme de l'harmonisation opérationnelle des points d'entrée petits et éloignés.

L'amélioration de nos infrastructures frontalières est un processus à long terme. Lorsque d'autres projets seront identifiés, ils devront être inclus dans les prochaines versions du PIIF.

PREMIERS POSTES FRONTALIERS PRIORITAIRES

Portal, ND – North Portal, SK

I. Aperçu du poste

Commerce et trafic				
	États-Unis		Canada	
Importations en 2011 (en millions de \$ CAN)	1 998 \$		7 587 \$	
Trafic en 2011 (entrant)	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
	82 466	87 936	96 190	82 837
Informations propres au point d'entrée				
	États-Unis		Canada	
Nom du point d'entrée	Portal		North Portal	
Heures d'exploitation	24 heures sur 24, 7 jours sur 7		24 heures sur 24, 7 jours sur 7	
Municipalités de connexion	Portal, Dakota du Nord		North Portal, Saskatchewan	
Propriétaires du point d'entrée	GSA		ASFC	
Infrastructure de raccordement	Route U.S. 52		Route Saskatchewan 39	

II. Infrastructure aux É.-U.

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	3
Voies non commerciales primaires	1
Quais/baies commerciaux secondaires	2
Espaces non commerciaux secondaires	1 garage d'inspection fermé
NEXUS	Non
EXPRES	Non

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

2. Transport

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. La construction d'une nouvelle installation devrait être achevée en 2012.

2. Transport

- a. Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">Construction d'une installation d'inspection de remplacement qui comprendra un bâtiment administratif principal, un bâtiment pour le contrôle frontalier, un bâtiment d'inspection secondaire non-commercial, un bâtiment pour l'inspection non-intrusive, un garage/bâtiment pour la formation y compris un champ de tir, 4 voies d'inspection commerciale, 2 voies d'inspection non-commerciale et stationnement pour les officiers et le public.	Automne 2012	Financement reçu
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		

III. Infrastructure au Canada

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	1
Voies non commerciales primaires	1
Quais/baies commerciaux secondaires	1 baie
Espaces non commerciaux secondaires	6
NEXUS	Non
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des 5 dernières années.

2. Transport

- a. Des tronçons de l'autoroute 39 menant au point d'entrée ont été mis à niveau en 2008.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Agrandissement des installations d'inspection secondaires.
- b. Agrandissement et modification du tracé des voies d'approche des véhicules.

2. Transport

- a. La circulation en direction nord ne cesse de croître en raison de l'essor de l'industrie pétrolière et gazière en Alberta et en Saskatchewan. L'évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Agrandissement proposé de l'installation commerciale de l'ASFC.• Agrandissement et réaménagement possibles de l'aire d'entreposage commerciale, des voies réservées aux véhicules commerciaux et de la chaussée du poste frontalier.	Le projet devrait commencer en 2013 et être achevé en 2015.	Détails du projet et financement en cours d'examen.
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		

Pembina, ND – Emerson, MB

I. Aperçu du poste

Commerce et trafic				
	États-Unis		Canada	
Importations en 2011 (en millions de \$ CAN)	5 518 \$		11 776 \$	
Trafic en 2011 (entrant)	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
	209 603	312 782	178 405	324 401
Informations propres au point d'entrée				
	États-Unis		Canada	
Nom du point d'entrée	Pembina		Emerson	
Heures d'exploitation	24 heures sur 24, 7 jours sur 7		24 heures sur 24, 7 jours sur 7	
Municipalités de connexion	Pembina, Dakota du Nord		Emerson, Manitoba	
Propriétaires du point d'entrée	GSA		ASFC	
Infrastructure de raccordement	Interstate 29, Route U.S. 81		Autoroute Manitoba 75	

II. Infrastructure aux É.-U.

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	3
Voies non commerciales primaires	6
Quais/baies commerciaux secondaires	6
Voies non commerciales secondaires	4 garages d'inspection fermés
NEXUS	Non
EXPRES	Non

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

2. Transport

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Rénovation ou agrandissement du bâtiment principal pour répondre aux besoins des spécialistes de l'importation, des spécialistes en soutien de mission, du directeur du point d'entrée et du personnel administratif.
- b. Améliorer la capacité primaire d'inspection commerciale.
- c. Améliorer la capacité primaire d'inspection non commerciale.
- d. Reconfigurer le point d'entrée pour faciliter le virage des véhicules commerciaux.
- e. Retirer le stationnement et les îlots de gravier et de gazon dans la zone des files d'attente pour l'inspection des véhicules commerciaux afin de faciliter le débit de la circulation et obtenir des places de stationnement supplémentaires.

2. Transport

- a. En direction sud : réaligner l'approche sur les voies d'inspection primaire (VIP) pour les véhicules commerciaux.
- b. En direction nord : ajouter des voies réservées aux véhicules commerciaux.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		

III. Infrastructure au Canada

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	1
Voies non commerciales primaires	5
Quais/baies commerciaux secondaires	2 baies
Espaces non commerciaux secondaires	30
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

2. Transport

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Grâce au financement octroyé par le gouvernement du Canada, la province du Manitoba et l'État du Dakota du Nord réalisent présentement une étude conjointe sur la circulation commerciale et privée actuelle et future et sur les besoins en matière d'infrastructure frontalière au point d'entrée Pembina – Emerson.
- b. En direction sud – une nouvelle plate-forme d'inspection à la sortie/aire couverte – étude sur le point d'entrée Pembina – Emerson (étude préliminaire).
- c. En direction nord – nouvelles VIP commerciale, système d'inspection des véhicules et du fret [Vehicle and Cargo Inspection System (VACIS)], inspection secondaire (étude préliminaire).
- d. Déplacement des VIP
- e. Construction d'un centre de traitement pour les autocars.

2. Transport

- a. En direction sud – améliorations de la frontière à l'autoroute 75, au Manitoba en vue de faciliter la séparation complète des véhicules (nouvelle voie commerciale) sur la voie d'approche vers l'aire de service américaine (étude préliminaire).
- b. En direction nord : infrastructure visant à simplifier les inspections distinctes des voitures/des véhicules commerciaux par l'ASFC (étude préliminaire).

- c. Accès inadéquat à la boutique hors taxes lorsque les files d'attente en direction sud sont très longues.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours. 		
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Autoroute 75 au Manitoba en direction sud : <ul style="list-style-type: none"> ○ Améliorations au chapitre des notifications préalables, de la canalisation et des stratégies d'affectation des voies, et de la gestion de l'intersection au niveau de la boutique hors taxes. 	Le projet devrait commencer en juillet 2012 et être achevé en octobre 2012.	Un financement de 1,2 million de dollars sera octroyé par la province du Manitoba.
<ul style="list-style-type: none"> • Améliorations possibles des voies de circulation de l'ASFC. 	déterminer	<p>L'examen des besoins est réalisé dans le cadre de l'étude sur le point d'entrée Pembina – Emerson. La phase 1 consiste en une étude conceptuelle qui comporte deux options visant à orienter les travaux de développement à venir. En attente de l'approbation du financement provincial.</p> <p>La phase 2 de l'étude devra fournir une conception fonctionnelle de l'option retenue et sera achevée d'ici décembre 2013.</p>

		Les partenaires financiers de la phase 2 devront être la province du Manitoba et le gouvernement du Canada.
--	--	---

Port Huron, MI – Sarnia, ON (pont Blue Water)

I. Aperçu du poste

Infrastructure commune				
Description du pont	Deux travées à trois voies			
Année de construction	Travée 1: 1938; travée 2: 1997			
Propriétaires du pont	La partie canadienne du pont est la propriété de pont Blue Water Canada (PBWC), qui en assure l'exploitation et l'entretien. La partie américaine du pont appartient au Département des Transports du Michigan (MDOT).			
Commerce et trafic				
	États-Unis		Canada	
Valeur commerciale des importations en 2011 (en millions de \$ CAN)	20 243 \$		30 394 \$	
Trafic en 2011 (entrant)	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
	677 360	1 781 705	780 261	1 523 647
Informations propres au point d'entrée				
	États-Unis		Canada	
Nom du point d'entrée	Port Huron		Sarnia	
Heures d'exploitation	24 heures sur 24, 7 jours sur 7		24 heures sur 24, 7 jours sur 7	
Municipalités de connexion	Port Huron, Michigan		Point Edward et Sarnia, Ontario	
Propriétaires du point d'entrée	Appartient au MDOT et loué par le GSA		PBWC	
Infrastructure de raccordement	Interstates 94 et 69		Autoroute Ontario 402	

II. Infrastructure aux É.-U.

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	7
Voies non commerciales primaires	7
Quais/baies commerciaux secondaires	23 espaces
Espaces non commerciaux secondaires	12
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Installation de 3 guérites superposées et 3 guérites disposées en ligne, dont le financement est octroyé par le PBWC et l'achèvement est prévu à l'été 2012.

2. Transport

- a. Le corridor menant au pont Blue Water du côté des É.-U. a fait l'objet d'importants travaux. Un projet de construction de 2 ans visant le pont pont Black River et la région avoisinante devrait être terminé à l'automne 2012. Le coût du projet s'élève à 150 millions de dollars, dont 30 millions de dollars ont été octroyés dans le cadre d'une subvention TIGER du USDOT. Grâce à ce projet, la capacité de la zone située à proximité du passage international devra passer de 4 à 9 voies.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Amélioration de la capacité des inspections des véhicules commerciaux et non commerciaux.
- b. Ajout d'une capacité d'inspection de contrôle à la sortie.
- c. Rénovation et agrandissement du bâtiment principal pour simplifier les activités de la CBP.

2. Transport

- a. Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Projet d'agrandissement visant le fret commercial qui comprendra des améliorations au chapitre de la capacité des inspections primaires et secondaires commerciales et non commerciales ainsi que la rénovation des espaces à bureaux de la CBP.		Le projet fait l'objet d'une évaluation pour définir sa faisabilité dans un environnement fiscal et réglementaire.
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		

III. Infrastructure au Canada

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	7
Voies non commerciales primaires	12
Quais/baies commerciaux secondaires	8 baies
Espaces non commerciaux secondaires	40
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. 7 nouvelles voies d'inspection primaire des véhicules commerciaux ont été achevées en 2011.
- b. Une nouvelle installation commerciale de l'ASFC, une nouvelle aire d'inspection, de nouveaux quais/baies de chargement.

2. Transport

- a. Élargissement de la chaussée menant à l'aire d'inspection en même temps que le projet d'élargissement de l'autoroute 402.
- b. Reconstruction, élargissement et autres améliorations opérationnelles à l'autoroute 402 achevés en mai 2009.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Installation de 14 guérites supplémentaires sur les voies d'inspection primaire (7 pour les véhicules personnels (VP) et 7 pour les véhicules à double usage).
- b. Voies NEXUS supplémentaires.

2. Transport

- a. Construction d'une voie de sortie réservée aux camions à partir des voies d'inspection primaire commerciales jusqu'à l'autoroute 402.
- b. Installations améliorées pour les voyageurs.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> Plan directeur de PBWC : Installation de 14 nouvelles guérites sur les voies d'inspection primaire (7 pour les VP et 7 pour les véhicules à double usage). Démolition et construction de nouvelles installations de l'ASFC facilitant la circulation, y compris les inspections secondaires. 		PBWC indique qu'il met à jour son plan directeur.
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> Plan directeur de PBWC : Construction d'une voie de sortie réservée aux camions à partir des voies d'inspection primaire commerciales jusqu'à l'autoroute 402. 		PBWC indique qu'il met à jour son plan directeur.
<ul style="list-style-type: none"> Plan directeur de PBWC : Construction d'un « centre de services » multifonctionnel offrant des renseignements sur les voyages, des services de change de devises et des services de restauration. 		PBWC indique qu'il met à jour son plan directeur.

Buffalo, NY – Fort Erie, ON (pont Peace)

I. Aperçu du poste

Infrastructure commune				
Description du pont	Structure en acier de 3580 pieds/1091 mètres avec trois voies et une voie centrale à sens réversible.			
Année de construction	Officiellement inauguré le 7 août 1927.			
Propriétaires du pont	Appartient à la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority (PBA), qui en assure l'exploitation et l'entretien.			
Commerce et trafic				
	États-Unis		Canada	
Importations en 2011 (en millions de \$ CAN)	28 112 \$ ¹		20 815 \$	
Trafic en 2011 (entrant)	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
	621 202	2 384 157	603 056	2 030 216
Informations propres au point d'entrée				
	États-Unis		Canada	
Nom du point d'entrée	Buffalo (pont Peace)		Fort Erie	
Heures d'exploitation	24 heures sur 24, 7 jours sur 7		24 heures sur 24, 7 jours sur 7	
Municipalités de connexion	City of Buffalo, New York		Ville de Fort Erie, Ontario	
Propriétaires du point d'entrée	Appartient à la PBA et loué par le GSA		PBA	
Infrastructure de raccordement	Interstate 190, Baird Drive		Autoroute Ontario Queen Elizabeth	

II. Infrastructure aux É.-U.

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	7
Voies non commerciales primaires	11
Quais/baies commerciaux secondaires	11 baies
Espaces non commerciaux secondaires	25 + 1 garage d'inspection fermé
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

¹ Certaines exportations du point d'entrée de Queenston sont répertoriées comme étant du point d'entrée de Fort Érié en raison de données combinées que Statistiques Canada reçoit du gouvernement américain.

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. La rénovation des espaces secondaires non commerciaux et du bâtiment administratif a été achevée en 2009.
- b. Les postes de péage et la section administrative de la PBA ont été déménagés au Canada en 2007.

2. Transport

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Agrandissement et reconfiguration de l'aire de service pour faciliter la circulation sur le site.
- b. Agrandissement de l'entrepôt commercial.
- c. Ajout de systèmes de contrôle à la sortie et capacités de sortie.

2. Transport

- a. Meilleur accès à l'autoroute Interstate.
- b. Remplacement du tablier actuel du pont.
- c. Deuxième travée du pont afin de pouvoir accueillir un plus grand nombre de véhicules et de prendre en charge la redondance en matière d'infrastructure.
- d. Meilleur accès du pont à l'aire de service.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Agrandissement et rénovation de l'entrepôt commercial pour augmenter la superficie utilisable, reconfiguration des espaces existants et agrandissement des baies.	En cours de conception – date d'achèvement à déterminer.	CBP est en négociation avec PBA en ce qui concerne la stratégie de financement.
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Consolidation de la sortie et ajout d'une bretelle aérienne.	En cours de conception – date d'achèvement à déterminer.	Les coûts de conception et de construction seront financés par la PBA.
<ul style="list-style-type: none">• Élargissement de la voie d'approche.	En cours de conception – date d'achèvement à déterminer.	Les coûts de conception et de construction seront financés par la PBA.

<ul style="list-style-type: none"> Réfection du tablier du pont. 	En cours de conception – date d’achèvement à déterminer.	Les coûts de conception et de construction seront financés par la PBA.
---	--	--

III. Infrastructure au Canada

A. Caractéristiques de l’infrastructure d’inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	5
Voies non commerciales primaires	15
Quais/baies commerciaux secondaires	8 baies
Espaces non commerciaux secondaires	32
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l’infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- Restructuration de l’aire de service canadienne, notamment un accroissement de la sûreté et de la technologie, une plus grande capacité commerciale et une modernisation afin d’appuyer les programmes des expéditeurs dignes de confiance.

2. Transport

- Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

C. Possibilités en matière d’infrastructure

1. Inspection

- Évaluation des besoins en infrastructure en cours.

2. Transport

- Réfection du tablier du pont.
- Élargissement à quatre voies du pont dans le futur pour tenir compte des besoins en matière de circulation et de la capacité du point d’entrée.

D. Investissements prévus/proposés dans l’infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d’inspection		
Description du projet	Date d’achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> Une évaluation des besoins d’infrastructure est en cours. 		

Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Réfection du tablier du pont. 	En cours de conception – date d'achèvement à déterminer.	Les coûts de conception et de construction seront financés par la PBA.

Lewiston, NY – Queenston, ON (pont Lewiston-Queenston)

I. Aperçu du poste

Infrastructure commune				
Description du pont	Pont en arc d'acier à cinq voies à sens réversible. Longueur : 1600 pieds/488 mètres. Tablier : 370 pieds/113 mètres au-dessus de la rivière Niagara.			
Année de construction	Officiellement inauguré le 1 ^{er} novembre 1962.			
Propriétaires du pont	Appartient à la Commission du pont de Niagara Falls (CPNF), qui en assure l'exploitation et l'entretien.			
Commerce et trafic				
	États-Unis		Canada	
Importations en 2011 (en millions de \$ CAN)	229 \$ ²		11 210 \$	
Trafic en 2011 (entrant)	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
	310 972	1 407 047	349 487	1 618 323
Informations propres au point d'entrée				
	États-Unis		Canada	
Nom du point d'entrée	Lewiston		Queenston (Niagara Falls)	
Heures d'exploitation	24 heures sur 24, 7 jours sur 7		24 heures sur 24, 7 jours sur 7	
Municipalités de connexion	Lewiston, New York		Niagara Falls, Ontario	
Propriétaires du point d'entrée	Appartient à la CPNF et loué par le GSA		CPNF	
Infrastructure de raccordement	Autoroute Interstate 190		Autoroute Ontario 405	

II. Infrastructure aux É.-U.

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	4
Voies non commerciales primaires	6
Quais/baies commerciaux secondaires	4
Espaces non commerciaux secondaires	10 + 1 garage d'inspection fermé
NEXUS	Non
EXPRES	Oui

² Certaines exportations du point d'entrée de Queenston sont répertoriées comme étant du point d'entrée de Fort Érié en raison de données combinées que Statistiques Canada reçoit du gouvernement américain.

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Aire d'attente de sûreté du bâtiment principal achevée en 2010.

2. Transport

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée depuis les 5 dernières années.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Reconfiguration et/ou agrandissement du bâtiment principal afin d'ajouter un espace supplémentaire pour des salles d'entrevue et des cellules de détention.
- b. Reconfiguration et/ou agrandissement du garage d'inspection non commercial et du quai commercial.
- c. Ajouter des guérites d'inspection pour faciliter le traitement des véhicules commerciaux et non commerciaux.
- d. Améliorer la capacité de traitement des autocars.

2. Transport

- a. Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Reconfiguration de l'aire de service et projet de rénovation comprenant la construction d'un nouveau bâtiment principal, d'installations de traitement secondaires et l'installation de guérites d'inspection primaire supplémentaires.	Printemps 2016	CBP en négociation avec NFBC concernant la stratégie de financement.
<ul style="list-style-type: none">• Reconfiguration et rénovation du bâtiment principal	Été 2013	Le projet du bâtiment principal est en train d'être réévalué de manière à prendre en considération les progrès effectués dans le projet, susmentionné, de reconfiguration et de rénovation de l'esplanade.
<ul style="list-style-type: none">• Installation d'une guérite de contrôle à la sortie.	Automne 2012	Aucun
<ul style="list-style-type: none">• Ajout d'une signalisation à diode électroluminescente (DEL).	Été 2012	Aucun

Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours. 		

III. Infrastructure au Canada

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	5
Voies non commerciales primaires	10
Quais/baies commerciaux secondaires	8 baies
Espaces non commerciaux secondaires	32
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- Les travaux de la phase II de l'aire de service de Queenston ont presque été terminés en 2011, dont la construction de nouvelles installations de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et de l'ASFC, ainsi que 10 nouvelles VIP réservées aux véhicules non commerciaux.
- Les travaux de la phase I de la reconstruction de l'aire de service de Queenston ont été achevés en 2009. Ils consistaient en l'agrandissement de l'ensemble de l'aire de service, l'ajout de cinq nouvelles voies d'inspection réservées aux véhicules commerciaux et la construction d'un nouveau poste de péage et d'une installation d'entretien.

2. Transport

- Les travaux de reconstruction et de réparation du pont, à partir du poste de péage du pont Queenston-Lewiston jusqu'à l'autoroute Queen Elizabeth à Niagara Falls ont été achevés en 2009.
- L'autoroute 405 a été élargie pour inclure deux voies réservées aux camions commerciaux vers le pont.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

2. Transport

- Réalignement de la route, transfert de la boutique hors taxes et des installations pour les voyageurs.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• La phase III de la reconstruction de l'aire de service canadienne comprend le réalignement de la route en direction est, la relocalisation de la boutique hors taxes et des services de change de devises ainsi que la construction de toilettes publiques.	2013	Le projet est financé. Les coûts s'élèvent à 14 millions de dollars.

Alexandria Bay, NY – Lansdowne, ON (pont des Mille-Îles)

I. Aperçu du poste

Infrastructure commune				
Description de l'installation	Série de ponts à deux voies			
Année de construction	La construction date de 1937, mais le pont East Rift a été construit en 1958.			
Propriétaires du pont	La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et l'Administration du pont des Mille-Îles			
Commerce et trafic				
	États-Unis		Canada	
Importations en 2011 (en millions de \$ CAD)	7 221 \$		6 285 \$	
Trafic en 2011 (entrant)	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
	176 914	649 711	163 107	763 050
Informations propres au point d'entrée				
	États-Unis		Canada	
Nom du point d'entrée	Alexandria Bay		Lansdowne	
Heures d'exploitation	24 heures sur 24, 7 jours sur 7		24 heures sur 24, 7 jours sur 7	
Municipalités de connexion	Alexandria Bay, New York		Gananoque, Ontario	
Propriétaires du point d'entrée	GSA		SPFL	
Infrastructure de raccordement	Autoroute Interstate 81		Autoroute Ontario 137	

II. Infrastructure aux É.-U.

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	2
Voies non commerciales primaires	7
Quais/baies commerciaux secondaires	4
Espaces non commerciaux secondaires	6 + 3 garages d'inspection fermés
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

2. Transport

- a. Élargissement de la route entre le pont West Rift et l'installation d'inspection des É.-U.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Importants travaux d'agrandissement et de remplacement des installations d'inspection.

2. Transport

- a. Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Grand projet d'agrandissement et de remplacement.		Conception réalisée, en attente des crédits de construction.
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		

III. Infrastructure au Canada

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	2
Voies non commerciales primaires	6
Quais/baies commerciaux secondaires	3 baies
Espaces non commerciaux secondaires	9 longs espaces (chacun pouvant accueillir 2 automobiles sans remorque l'une à la suite de l'autre) + 1 garage d'inspection fermé
NEXUS	Oui
EXPRES	Non

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Agrandissement de l'aire d'inspection des véhicules et du fret (VACIS).
- b. Construction d'un garage d'inspection fermé.
- c. Remplacement du toit de la marquise d'inspection secondaire.

2. Transport

- a. Améliorations de l'approche de l'autoroute 137 vers le pont des Mille-Îles à Ivy Lea.
- b. Remise en état du pont des Mille-Îles à Gananoque achevée en 2007.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Remplacement et agrandissement des installations du point d'entrée : le point d'entrée actuel a atteint la fin de sa vie économique et présente un risque de panne mécanique ou électrique. La circulation sur les voies secondaires réservées aux véhicules commerciaux est congestionnée.

2. Transport

- a. Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Réalisation des travaux de remplacement et d'agrandissement des installations du point d'entrée.• Les travaux pourraient comprendre des améliorations à la configuration de la route et aux itinéraires routiers et la construction d'un garage d'entretien/d'entreposage et d'installations de courtage.	Ce projet pourrait commencer en 2012-2013. La durée prévue du projet est de cinq ans.	<ul style="list-style-type: none">• Détails du projet et financement en cours d'examen.
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		

Champlain, NY – Lacolle, QC

I. Aperçu du poste

Commerce et trafic				
	États-Unis		Canada	
Importations en 2011 (en millions de \$ CAD)	14 929 \$		9 097 \$	
Trafic en 2011 (entrant)	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial
	282 424	759 507	293 179	673 059
Informations propres au point d'entrée				
	États-Unis		Canada	
Nom du point d'entrée	Champlain		St. Bernard de Lacolle	
Heures d'exploitation	24 heures sur 24, 7 jours sur 7		24 heures sur 24, 7 jours sur 7	
Municipalités de connexion	Champlain, New York		Blackpool, Québec	
Propriétaires du point d'entrée	GSA		ASFC	
Infrastructure de raccordement	Interstate 87		Route 15	

II. Infrastructure aux É.-U.

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	9
Voies non commerciales primaires	10
Quais/baies commerciaux secondaires	8
Espaces non commerciaux secondaires	10 + 5 garages d'inspection fermés
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. La construction de la nouvelle installation d'inspection Champlain a été achevée en 2009.

2. Transport

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée depuis les cinq dernières années.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Nécessité d'avoir des installations d'INI et d'installations pour les spécialistes en importation.

2. Transport

- a. Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Construction d'un nouveau bâtiment d'INI.	Hiver 2013	Financée
<ul style="list-style-type: none">• Construction d'une aire pour les spécialistes en importations.	Automne 2013	Financée
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.		

III. Infrastructure au Canada

A. Caractéristiques de l'infrastructure d'inspection

Volet Inspection	Description
Voies commerciales primaires	2
Voies non commerciales primaires	8
Quais/baies commerciaux secondaires	6
Espaces non commerciaux secondaires	13
NEXUS	Oui
EXPRES	Oui

B. Récentes améliorations à l'infrastructure (5 dernières années)

1. Inspection

- a. Aucune amélioration significative des infrastructures complétée au cours des cinq dernières années.

2. Transport

- a. De 2002 à 2008, le Ministère des Transports du Québec a apporté d'importantes améliorations à l'autoroute 15 entre Montréal et la frontière. Voici certaines des améliorations principales apportées à proximité de la frontière :
 - i. Construction d'une voie réservée aux camions pour séparer la circulation des véhicules commerciaux et la circulation des véhicules à passagers à l'approche des installations douanières canadiennes et américaines et derrière la boutique hors taxes. La conception, la construction et l'exécution de ce projet ont été entièrement coordonnées avec la reconstruction des installations américaines à Champlain. La nouvelle voie a été ouverte en janvier 2007.

C. Possibilités en matière d'infrastructure

1. Inspection

- a. Agrandissement de l'installation d'examen commerciale secondaire : la configuration et la capacité du point d'entrée actuel ne suffisent pas aux volumes de trafic commercial ou de passagers. Cette situation entraîne des temps d'attente excessivement longs à la frontière, dépassant parfois deux heures.
- b. Nouveau centre de traitement pour les autocars.

2. Transport

- a. Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours.

D. Investissements prévus/proposés dans l'infrastructure (5 prochaines années)

Infrastructure d'inspection		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none">• Agrandissement de l'installation secondaire d'examen pour les véhicules commerciaux.• Améliorations supplémentaires proposées : modernisation et agrandissement des installations de l'ASFC apportées en démolissant les voies d'inspection primaire et le centre de traitement des autocars actuellement en place ainsi qu'en rénovant et en agrandissant l'installation de l'ASFC pour les voyageurs.• Il pourrait être également nécessaire d'agrandir l'aire de l'exécution de la loi et les installations secondaires d'examen pour les voyageurs, de construire des voies d'inspection	<p>Les travaux n'ont pas encore commencé.</p> <p>Le projet, qui pourrait débiter en 2012-13, devrait être réalisé en trois ans.</p>	<p>Un financement fédéral de 10 millions de dollars a été approuvé en 2011.</p> <p>Détails du projet et financement en cours d'examen.</p>

<p>primaire supplémentaires, d'améliorer la configuration de la route et de moderniser les installations d'armement des agents.</p> <ul style="list-style-type: none"> • De nouveaux espaces de bureaux et un nouveau centre de traitement pour les autocars seront construits. 		
Infrastructure de transport		
Description du projet	Date d'achèvement prévue	Commentaires supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Une évaluation des besoins d'infrastructure est en cours. 		

PROCHAINES ÉTAPES

À la suite de la diffusion du Plan d'action sur la sécurité du périmètre, le Canada et les É.-U. mettent en œuvre le PIIF de façon progressive. Le premier rapport porte sur les premiers postes frontaliers prioritaires recensés dans le Plan d'action. Le Canada et les É.-U. ont l'intention d'élargir le PIIF afin qu'il tienne compte de tous les principaux postes frontaliers, dont les 20 principaux passages en matière de commerce bilatéral et les 15 principaux passages en fonction du volume de trafic des véhicules non commerciaux. Étant donné que ces deux catégories comportent des éléments communs, un total de 25 principaux postes frontaliers doivent être pris en compte. À l'instar de la première version du PIIF, pour chaque poste frontalier principal, un profil binational doit indiquer l'infrastructure existante, les grands projets réalisés depuis les cinq dernières années, les possibilités d'amélioration de l'infrastructure ainsi que les projets prévus ou proposés au cours des cinq prochaines années. Une nouvelle annexe doit dresser la liste des investissements fédéraux prévus au cours des cinq prochaines années aux postes frontaliers de taille intermédiaire qui ne figurent pas dans un profil binational ou dans l'annexe sur les points d'entrée petits et éloignés. De plus, l'annexe sur les points d'entrée petits et éloignés sera mise à jour. Par conséquent, à l'avenir, le PIIF doit faire état de tous les postes frontaliers terrestres entre le Canada et les É.-U.

Des projets pour établir de nouveaux postes frontaliers peuvent également être ajoutés aux mises à jour subséquentes du PIIF. Par exemple, au moment de la formulation du plan de travail du PIIF à la fin 2011, le Nouveau passage commercial international (NPCI), aussi connu sous le nom de Passage international de la rivière Detroit (PIRD), constituait une très grande priorité pour le Canada, mais n'avait pas assez avancé aux États-Unis pour être inscrit à la liste des projets prioritaires initiaux.

Le 15 juin 2012, le Canada et le Michigan ont signé un accord sur le passage pour le projet NPCI/PIRD qui prévoit le cadre de leurs responsabilités et rôles respectifs concernant les travaux de construction, le financement, l'exploitation et l'entretien du nouveau passage international. Il s'agit d'une grande étape pour un nouveau projet potentiel situé dans le plus important corridor de commerce entre les États-Unis et le Canada, qui a accueilli, en 2011, environ un quart des échanges commerciaux transportés par voie terrestre entre les pays. À cet égard, il est justifié d'effectuer une surveillance étroite du NPCI/PIRD et d'envisager son intégration aux futures mises à jour du PIIF.

En ce qui concerne les approbations du NPCI/PIRD, le Michigan a satisfait à ses exigences en vertu de la *National Environmental Policy Act* des États-Unis et l'USDOT a donné son approbation dans un rapport de décision en janvier 2009. Dans un même ordre d'idée, les gouvernements de l'Ontario et du Canada ont accordé leurs approbations environnementales en août et en décembre 2009, respectivement. Par la suite, le projet nécessitera également un permis présidentiel du département d'État des États-Unis (demande soumise par le Michigan en juin 2012) et un permis de construction de pont délivré par la Garde côtière des États-Unis (U.S. Coast Guard). Dans le cadre de l'examen de ces permis, on suivra les procédures normales et on tiendra compte des commentaires du public et des opinions des organismes pertinents. Le gouvernement du Canada suivra les processus requis en ce qui concerne l'approbation de la construction du nouveau passage au Canada.

L'USDOT, TC, la CBP et l'ASFC surveilleront également les projets potentiels et les améliorations au passage qui sont définis comme des « possibilités » dans les rapports du PIIF actuels et futurs, et mettront à jour et élargiront les intrants au besoin.

Dans le cadre du Plan d'action sur la sécurité du périmètre, le Canada et les É.-U. doivent mettre le PIIF à jour chaque année pour rendre compte de l'état d'avancement des projets en cours et des projets prévus ou proposés. La première mise à jour complète doit avoir lieu au cours de la deuxième partie de l'année 2013, en temps opportun pour orienter la rédaction du deuxième rapport annuel sur les progrès réalisés dans le cadre du Plan d'action sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique qui sera présenté aux dirigeants en décembre 2013. Le Canada et les États-Unis doivent consulter les départements et les ministères des Transports des États et des provinces, les exploitants publics à la frontière et d'autres intervenants lors de la préparation de ce rapport et des mises à jour annuelles subséquentes du PIIF. Tout crédit de financement doit être consigné dans le PIIF mis à jour. La communication d'un plus grand nombre de renseignements sur les projets liés aux passages importants tels que les systèmes de transport intelligents (p. ex., technologie de mesure du temps d'attente à la frontière, centres de gestion de la circulation et systèmes évolués de renseignements aux voyageurs) peut également être envisagée.

Chaque initiative du Plan d'action sur la sécurité du périmètre renferme des mesures de rendement précises qui doivent être utilisées pour mesurer la réussite et rendre compte des progrès. Dans le cadre du PIIF, TC, l'ASFC, l'USDOT et la CBP doivent faire part de l'accroissement de la capacité découlant des projets d'infrastructure réalisés aux passages importants, mesuré par l'augmentation du nombre et du pourcentage des voies et des guérites d'inspection primaire et par l'augmentation du nombre et du pourcentage de l'espace réservé aux activités d'inspection secondaire. La réduction du temps d'attente à la frontière sera mesurée à l'aide de la technologie de mesure du temps d'attente installée aux principaux points d'entrée, alors que les incidences environnementales doivent être mesurées par le taux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Même si les améliorations apportées aux guérites, aux voies et aux aires d'inspection primaires et secondaires peuvent être mesurées immédiatement en fonction de l'augmentation du nombre et du pourcentage, la mesure de leurs effets sur le temps d'attente à la frontière et les émissions de gaz à effet de serre ne pourra pas se faire aussi rapidement et nécessitera une prolongation du délai d'exécution pour la mesure du rendement et l'établissement de rapports connexes. Dans l'intervalle, les É.-U. et le Canada doivent documenter la capacité de l'infrastructure actuelle conformément aux mesures décrites précédemment pour établir les normes de référence des mesures de rendement ultérieures. Le projet d'installation de la technologie de mesure du temps d'attente à la frontière aux principaux passages qui sera réalisé au cours des trois prochaines années dans le cadre de l'initiative du Plan d'action sur la sécurité du périmètre concernant la technologie de mesure du temps d'attente à la frontière devrait améliorer considérablement l'exactitude de la mesure du temps d'attente à la frontière s'il y a lieu et fournira d'excellents renseignements de base.

Pour ce qui est des prochaines étapes identifiées dans le PIIF concernant les premiers postes frontaliers prioritaires, les É.-U. et le Canada devront continuer d'aller de l'avant avec les projets d'infrastructure frontalière en suivant les processus d'approbation habituels et de crédits budgétaires applicables, de concert avec les intervenants concernés.

En ce qui a trait aux prochaines étapes concernant les postes frontaliers petits et éloignés, les É.-U. et le Canada devront élaborer des plans pour chaque passage en consultation avec les administrations et les intervenants concernés, et obtiendront les approbations et les crédits de financement nécessaires pour la mise en œuvre.

ANNEXE A – POSTES FRONTALIERS DE PETITE TAILLE OU
ÉLOIGNÉS

Plan de travail Canada – États-Unis pour l'élaboration du Plan d'action conjoint pour les postes frontaliers de petite taille ou éloignés

Introduction

En vertu de l'initiative sur les postes frontaliers de petite taille ou éloignés, qui fait partie du Plan d'action sur la sécurité du périmètre et la compétitivité économique, le Canada et les États-Unis se sont engagés à planifier conjointement des investissements et à améliorer le service à la clientèle dans les postes frontaliers de petite taille ou éloignés le long de la frontière entre le Canada et les États-Unis. À cette fin, le Canada et les États-Unis ont élaboré l'approche décrite ci-dessous afin d'en arriver à des recommandations par consensus pour chacun des postes frontaliers de petite taille ou éloignés. L'approche en question comprend des résultats attendus à court, à moyen et à long terme ainsi qu'un plan de travail détaillé qui décrit la façon dont ces résultats seront atteints.

Un groupe de travail sur les petits bureaux (GTPB), composé de représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et du Service des douanes et de la protection des frontières (SDPF) des États-Unis, a été mis sur pied. À ce jour, le GTPB a identifié 62 bureaux d'entrée qui devraient être considérés à titre de postes frontaliers de petite taille ou éloignés; les principes de coordination des investissements conjoints et les options axées sur le service et leur rentabilité qui doivent être prises en considération pour chacun des emplacements. Le GTPB analyse actuellement les données sur les bureaux d'entrée comme les heures de service, la densité de la circulation, le profil de la circulation, les conditions des infrastructures et la proximité des bureaux d'entrée adjacents. Une telle analyse vise à élaborer les recommandations par consensus pour la rationalisation des heures d'ouverture, le déploiement de la technologie d'inspection à distance, les installations communes et les fermetures possibles de certains bureaux d'entrée. Ces recommandations serviront de fondements au plan d'action conjoint entre le Canada et les États-Unis pour les postes frontaliers de petite taille ou éloignés.

L'ASFC et le SDPF reconnaissent la complexité d'une telle entreprise et ils se sont engagés à ce que tous les intervenants, y compris le gouvernement, l'industrie et les collectivités touchées participent à l'élaboration du plan.

Structure conceptuelle du plan

Le cadre du plan comprend la rationalisation des heures d'ouverture des bureaux d'entrée, les installations communes et l'utilisation de la technologie d'inspection à distance. Même s'il est mentionné dans le plan d'action de décembre 2011, le GTPB n'a pas pour but de recommander la fermeture d'un port autre que celles qui ont déjà été annoncées. Les composantes du plan cadre sont définies ci-dessous :

Rationalisation des heures de service : Le GTPB effectuera une analyse des données sur les bureaux d'entrée afin de s'assurer que les services frontaliers offerts ont été optimisés en fonction du volume de la circulation à destination du Sud et à destination du Nord.

Installations communes : Le GTPB déterminera les installations que l'ASFC et le SDPF peuvent partager afin de réduire les coûts d'exploitation et d'entretien. À l'avenir, si le cadre législatif pour la désignation des employés polyvalents est approuvé, le partage des installations pourrait aussi permettre à l'ASFC et au SDPF de réduire leur niveau de dotation et leurs coûts en matière de ressources humaines. Les installations partagées peuvent être situées à la frontière même, ou alors être situées entièrement aux États Unis ou entièrement au Canada. Les deux organismes contribueraient aux mises à niveau de l'infrastructure et aux coûts d'entretien courants des installations communes.

1) Dans les bureaux d'entrée où l'infrastructure des bureaux de l'ASFC et du SDPF a besoin de remplacement, le GTPB pourrait recommander d'investir dans de nouvelles installations qui chevauchent la frontière ou qui sont situées seulement d'un côté de la frontière. L'ASFC et le SDPF opèrent actuellement six installations qui chevauchent la frontière : Alburg Station, VT / Noyan, QC, Turner, MT / Climax, SK, Sweetgrass, MT / Coutts, AB, Danville, WA / Carson, CB, Oroville, WA / Osoyoos, CB, Poker Creek, AK / Little Gold Creek, TY.

2) Dans les bureaux d'entrée où l'infrastructure d'un côté de la frontière peut répondre aux exigences opérationnelles de l'ASFC et du SDPF avec un minimum d'investissements alors que le bureau de son homologue nécessite d'importants investissements pour les améliorations, le bureau d'entrée qui nécessite un minimum d'investissements en matière d'infrastructure serait choisi afin de servir de bureau commun pour les deux organismes.

Une installation commune d'un côté de la frontière sera assujettie au cadre juridique de l'initiative de pré-dédouanement. Des mesures législatives subséquentes afin d'obtenir la désignation des employés polyvalents pourraient fournir des occasions supplémentaires de tirer parti des ressources.

Technologie d'inspection à distance : La solution de technologie d'inspection à distance permettra aux agents du SDPF de traiter les passagers des véhicules dans un Combined Area Security Center (CASC) du SDPF aux É.-U., et aux agents de l'ASFC de procéder de la même manière dans un centre de contrôle à distance au Canada. En attendant l'approbation du financement, le SDPF prévoit développer un système de technologie d'inspection à distance qui sera fondé sur la technologie de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IRVHO) et comprenant des moniteurs-portique de rayonnement. L'ASFC développera une solution de technologie d'inspection à distance similaire et examinera la possibilité de procéder aux investissements connexes en infrastructure selon les normes canadiennes d'empreintes pour les postes frontaliers de petite taille et éloignés.

Le contrôle de la surveillance sera effectué par des caméras fixes et des caméras dotées de fonctions de pivotement horizontal et d'inclinaison verticale, ainsi que d'un zoom qui seraient opérées à distance par le CASC ou la station de contrôle canadienne. Il y aurait également un appareil audio bidirectionnel pour le traitement des voyageurs en temps réel. Un lecteur de documents pour des zones de lecture automatique permettra aux voyageurs d'effectuer un balayage de leurs documents de voyage, ce qui entraînera des vérifications automatiques dans les bases de données. La surveillance de la circulation s'effectuera par une série de barrières contrôlées par un agent. Afin de limiter les risques possibles à la sécurité, l'ASFC et le SDPF envisagent l'utilisation de la technologie d'inspection à distance d'un côté de la frontière seulement à chaque emplacement, ce qui entraînerait une vigilance accrue, c'est-à-dire que des agents seraient présents de l'autre côté en cas d'incident.

Élaboration du plan

Les éléments suivants définissent l'approche pour l'élaboration du plan pour tous les postes frontaliers de petite taille ou éloignés le long de la frontière canado-américaine. L'ASFC et le SDPF utiliseront une méthodologie uniforme afin :

- De déterminer le niveau de service dont les collectivités qui se trouvent dans les environs des postes frontaliers de petite taille ou éloignés ont besoin;
- De prendre en considération les répercussions sur l'organisation, sur les finances et sur les employés ainsi que les risques possibles à la sécurité liés à la mise en œuvre de la technologie d'inspection à distance;
- D'élaborer des recommandations pour tous les postes frontaliers de petite taille ou éloignés à la suite d'une analyse des heures d'ouverture, des solutions de traitement strictement technologique, des installations conjointes ou partagées et des plans harmonisés d'agrandissements.

Au moment d'envisager les changements à apporter aux postes frontaliers de petite taille ou éloignés le long de la frontière entre le Canada et les États Unis, le GTPB respectera les principes suivants :

- Une évaluation des niveaux de service sera effectuée à des intervalles convenus d'avance à moins qu'une orientation gouvernementale ou un autre événement imprévu nécessite un examen ponctuel;
- Si un examen ponctuel de la part d'un des partenaires s'avérait nécessaire, il sera effectué en collaboration totale avec l'autre partenaire;
- Aucune des deux parties ne prendra une décision consistant à ouvrir ou fermer un bureau, ou à modifier les heures d'ouverture sans une consultation préalable avec l'autre partie;

- Aucun des deux partenaires n'entreprendra des rénovations ou des améliorations importantes au niveau de l'infrastructure sans en avoir discuté avec l'autre partenaire au préalable;
- Des communications externes de renseignements au sujet des changements actuels ou prévus à l'égard des niveaux de service seront coordonnées entre les partenaires;
- Les deux partenaires tiendront compte des critères suivants afin de déterminer si les niveaux de service dans les petits postes frontaliers demeurent appropriés :
 - Les volumes de circulation pendant l'année;
 - Les profils de circulation (commerciale et non commerciale);
 - Évaluation des installations et de l'infrastructure;
 - Proximité d'un bureau d'entrée adjacent ouvert en tout temps (au Canada et aux États-Unis);
 - Des plans sont en cours afin d'améliorer l'infrastructure locale et la prospérité économique;
 - D'autres facteurs dans la région où l'accès à un bureau d'entrée revêt une grande importance;
 - Les répercussions d'une fermeture potentielle ou d'un changement apporté aux services sur :
 - les bureaux d'entrée adjacents;
 - les entreprises locales;
 - le tourisme dans la région;
 - les services d'urgence ou les services de premiers répondants.

En outre, l'ASFC et le SDPF s'entendent pour se rencontrer au moins deux fois par année afin d'examiner les bureaux d'entrée, les progrès et le rendement à la suite des recommandations formulées en vertu de la présente initiative et de faire rapport des résultats et des recommandations sur une base annuelle.

Résultats attendus :

Les résultats attendus seront atteints en trois étapes. La phase I se produira au cours des deux prochaines années, la phase II se produira au cours des trois à six prochaines années et la phase III se produira au cours des sept à dix prochaines années ou plus.

Phase I : Au cours des deux prochaines années

La phase I du plan ciblera principalement une recherche et une évaluation détaillées des postes frontaliers de petite taille ou éloignés qui ont été identifiés par le GTPB afin de déterminer lesquelles des options susmentionnées sont les mieux adaptées pour l'emplacement en question.

À court terme, le GTPB effectuera une recherche et évaluera les options pour chaque bureau d'entrée, y compris une analyse des coûts et des avantages de ses recommandations. Le GTPB analysera les données des bureaux d'entrée comme les heures de service, la densité de la circulation, le profil de la circulation, les conditions des infrastructures, et la proximité des bureaux d'entrée adjacents. Bien que la densité de la circulation aux postes frontaliers visés soit faible, dans bien des cas, ces bureaux d'entrée revêtent une importance vitale pour leurs collectivités. Bien souvent, les services sociaux et essentiels de base les plus près comme les écoles ou le travail sont situés d'un seul côté de la frontière. Les hôpitaux et les services d'urgence sont également souvent situés d'un seul côté de la frontière, ce qui rend l'accès à la frontière essentiel, plus particulièrement pour les premiers intervenants.

À chaque année, le GTPB effectuera une mise à jour du plan pour les postes frontaliers de petite taille ou éloignés dans le plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière. Le plan identifiera les options précises en ce qui a trait aux installations partagées en attendant la résolution des obstacles législatifs, les options pour la rationalisation des heures d'ouverture et les emplacements où l'on prévoit déployer la technologie d'inspection à distance.

Reconnaissant l'importance des bureaux d'entrée en question pour les collectivités locales, le GTPB tiendra compte des options axées sur le service et leur rentabilité pour la gestion commune des bureaux visés. Il demandera aux intervenants d'examiner les options envisagées pour chaque bureau d'entrée, y compris la mise en œuvre de la technologie d'inspection à distance dans un ou deux bureaux d'entrée. L'ASFC et le SDPF élaboreront conjointement un projet pilote relativement à la solution de technologie d'inspection à distance, qui sera mis en œuvre d'ici 2014 à des emplacements fixés par entente mutuelle.

Phase II : Au cours des trois à six prochaines années

Le GTPB commencera à évaluer le projet pilote sur la technologie d'inspection à distance peu après sa mise en œuvre afin de déterminer la stratégie future d'approvisionnement et de déploiement pour la technologie d'inspection à distance dans d'autres postes frontaliers de petite taille ou éloignés. Si le projet pilote sur la technologie à distance s'avérait fructueux, le Canada et les États-Unis demanderont l'autorisation afin que la technologie à distance devienne une norme de conception.

Pendant cette période, le Canada et les États-Unis ont l'intention de mettre en place des installations communes dans des bureaux d'entrée sélectionnés en se fondant sur l'analyse effectuée au cours de la phase I et l'approbation de l'entente sur le prédédouanement terrestre. Les installations communes dans les bureaux sélectionnés seront mises en place graduellement et ce, jusqu'à la phase III. Selon l'analyse précédente, on s'attend à ce que les deux pays choisissent l'option des installations partagées dans soixante pour cent des postes frontaliers de petite taille ou éloignés identifiés. L'ASFC et le SDPF élaboreront un protocole d'entente (PE) pour la conception, la construction, l'opération et l'entretien des installations communes.

Une étude pilote de faisabilité sera effectuée dans un emplacement où il a été déterminé qu'il était nécessaire de construire une nouvelle installation afin de remplacer une infrastructure désuète des deux côtés de la frontière.

Phase III : Au cours des sept à dix prochaines années (ou plus)

La mise en place d'installations communes dans des emplacements existants se poursuivra à long terme. Des études de faisabilité permettront de déterminer les nouvelles installations devant être construites afin de remplacer des installations existantes de l'ASFC et du SDPF au cours de la phase III. L'ASFC et le SDPF détermineront ensemble les besoins du programme. Un PE sera négocié pour le partage des nouvelles installations. Dans la mesure du possible, la technologie d'inspection à distance sera incorporée aux nouvelles installations communes.

Postes frontaliers de petite taille ou éloignés

Liste des postes frontaliers

L'ASFC et le SDPF élaboreront des recommandations pour la rationalisation des heures d'exploitation, le regroupement des installations ou la technologie des inspections à distance pour chacun des postes frontaliers petits ou éloignés. Les intervenants, y compris les gouvernements, l'industrie et les collectivités locales, y participeront.

Canada	États-Unis
Milltown, NB	Milltown, ME
St. Croix, NB	Vanceboro, MC
Forest City, NB	Forest City, ME
Fosterville, NB	Orient, ME
Bloomfield, NB	Monticello, ME
Centreville, NB	Bridgewater, ME
River de Chute, NB	Easton, ME
Four Falls, NB	Aucun poste frontalier américain correspondant
Gillespie-Portage, NB	Limestone, ME
Grand Falls, NB	Hamelin, ME
St-Leonard, NB	Van Buren, ME
Pohengamook, QC	St. Francis/Estcourt, ME
St-Pamphile, QC	St-Pamphile, ME
Aucun poste frontalier canadien correspondant	St. Zacharie, ME
St-Juste de Bretenières, QC	St. Juste, ME
Ste-Aurélie, QC	Ste. Aurelie, ME
Woburn, QC	Coburn Gore, ME
Chartierville, QC	Pittsburgh, NH
Hereford Road, QC	Canaan, VT
Stanstead (Beebe), QC	Beebe Plain, VT
Highwater, QC	North Troy, VT
Glen Sutton, QC	East Richford, VT
East Pinnacle, QC	Pinnacle Road, VT
Frelighsburg, QC	West Berkshire, VT
Morses Line, QC	Morses Line, VT
Clarenceville, QC	Alburg Springs, VT
Covey Hill, QC	Cannon Corners, NY

Aucun poste frontalier canadien correspondant	Churubusco, NY
Aucun poste frontalier canadien correspondant	Jamieson Line, NY
South Junction, MB	Roseau, MN
Piney, MB	Pinecreek, MN
Gretna, MB	Neché, ND
Winkler, MB	Walhalla, ND
Windygates, MB	Maida, ND
Snowflake, MB	Hannah, ND
Crystal City, MB	Sarles, ND
Cartwright, MB	Hansboro, ND
Lena, MB	St. John, ND
Goodlands, MB	Carbury, ND
Coulter, MB	Westhope, ND
Lyleton, MB	Antler, ND
Carievale, SK	Sherwood, ND
Northgate, SK	Northgate, ND
Estevan Highway, SK	Noonan, ND
Torquay, SK	Ambrose, ND
Oungre, SK	Fortuna, ND
Aucun poste frontalier canadien correspondant	Whitetail, MT
Coronach, SK	Scobey, MT
West Poplar River, SK	Opheim, MT
Monchy, SK	Morgan, MT
Climax, SK	Turner, MT
Willow Creek, SK	Willow Creek, MT
Wildhorse, AB	Wildhorse, MT
Aden, AB	Whitlash, MT
Del Bonita, AB	Del Bonita, MT
Carway, AB	Piegan, MT
Chief Mountain, AB	Chief Mountain, MT
Nelway, BC	Metaline Falls, WA
Waneta, BC	Boundary, WA
Cascade, BC	Laurier, WA
Midway, BC	Ferry, WA
Chopaka, BC	Nighthawk, WA

ANNEXE B – LISTE DES POSTES FRONTALIERS
(DE L'OUEST À L'EST)

ÉTATS-UNIS	CANADA
Poker Creek AK (installation conjointe)	Little Gold Creek YT (installation conjointe)
Alcan AK	Beaver Creek BC
Dalton Cache AK	Pleasant Camp BC
Skagway AK	Fraser BC
Aucun poste frontalier américain correspondant	Stewart BC
Point Roberts WA	Boundary Bay BC
Peace Arch WA	Douglas BC
Blaine WA	Pacific Highway BC
Lynden WA	Aldergrove BC
Sumas WA	Abbotsford-Huntingdon BC
Nighthawk WA	Chopaka BC
Oroville WA (installation conjointe)	Osoyoos BC (installation conjointe)
Ferry WA	Midway BC
Danville WA (installation conjointe)	Carson BC (installation conjointe)
Laurier WA	Cascade BC
Frontier WA	Paterson BC
Boundary WA	Waneta BC
Metaline Falls WA	Nelway BC
Porthill ID	Rykerts BC
Eastport ID	Kingsgate BC
Roosville MT	Roosville BC
Chief Mountain MT	Chief Mountain AB
Piegan MT	Carway AB
Del Bonita MT	Del Bonita AB
Sweetgrass MT (installation conjointe)	Coutts AB (installation conjointe)
Whitlash MT	Aden AB
Wild Horse MT	Wild Horse AB
Willow Creek MT	Willow Creek SK
Turner MT (installation conjointe)	Climax SK (installation conjointe)
Morgan MT	Monchy SK
Ophiem MT	West Poplar River SK
Scobey MT	Coronach SK
Whitetail MT	Aucun poste frontalier canadien correspondant
Raymond MT	Regway SK
Fortuna ND	Oungre SK
Ambrose ND	Torquay SK
Noonan ND	Estevan Highway SK
Portal ND	North Portal SK
Northgate ND	Northgate SK

Sherwood ND	Carievale SK
Antler ND	Lyleton MB
Westhope ND	Coulter MB
Carbury ND	Goodlands MB
Dunseith ND	Boissevain MB
St. John ND	Lena MB
Hansboro ND	Cartwright MB
Sarles ND	Crystal City MB
Hannah ND	Snowflake MB
Maida ND	Windygates MB
Walhalla ND	Winkler MB
Neche ND	Gretna MB
Pembina ND	Emerson MB
Lancaster MN	Tolstoi MB
Pinecreek MN	Piney MB
Roseau MN	South Junction MB
Warroad MN	Sprague MB
Baudette MN	Rivière à la Pluie ON
Grand Portage MN	Rivière Pigeon ON
International Falls MN	Pont Fort Francis ON
Sault Ste. Marie MI	Pont Sault Ste. Marie ON
Port Huron MI	Sarnia (pont Blue Water) ON
Detroit MI	Tunnel Windsor-Detroit ON
Detroit MI	Pont Ambassador ON
Buffalo NY	Fort Erie (pont Peace) ON
Niagara Falls NY	Niagara Falls (pont Rainbow) ON
Niagara Falls NY	Niagara Falls (pont Whirlpool) ON
Lewiston NY	Pont Queenston Lewiston ON
Alexandria Bay NY	Lansdowne (pont des Mille-Îles) ON
Ogdensburg Bridge, NY	Prescott (pont Prescott – Ogdensburg) ON
Massena NY	Cornwall (pont international de la Voie maritime) ON
Fort Covington NY	Dundee QC
Trout River NY	Rivière Trout QC
Jamieson Line NY	Aucun poste frontalier canadien correspondant
Chateauguay NY	Herdman QC
Churubusco NY	Aucun poste frontalier canadien correspondant
Cannon Corner NY	Covey Hill QC
Mooers NY	Hemmingford QC
Champlain NY	St-Bernard-de-Lacolle: Autoroute 15 QC
Overtone Corners	Lacolle (route 221) QC
Rouses Point NY	Lacolle (Route 223) QC
Alburg VT (installation conjointe)	Noyan QC (installation conjointe)

Alburg Springs VT	Clarenceville QC
Highgate Springs VT	St-Armand/Philipsburg QC
Morses Line VT	Morses Line QC
West Berkshire VT	Frelighsburg QC
Pinnacle Road, VT	East Pinnacle QC
Richford VT	Abercorn QC
East Richford VT	Glen Sutton QC
North Troy VT	Highwater QC
Beebe Plain VT	Stanstead (Beebe) QC
Derby Line VT	Stanstead (route 143) QC
Derby Line VT	Stanstead (route 55) QC
Norton VT	Stanhope QC
Canaan VT	Hereford Road QC
Beecher Falls VT	East Hereford QC
Pittsburg NH	Chartierville QC
Coburn Gore ME	Woburn QC
Jackman ME	Armstrong QC
St Zacharie ME	Aucun poste frontalier canadien correspondant
Ste. Aurelie Me	Ste-Aurélie Qc
St.-Juste ME	St-Just-De Bretenières QC
St. Pamphile ME	St-Pamphile QC
Estcourt Station ME	Pohénégamook QC
Fort Kent ME	Clair NB
Madawaska ME	Edmunston NB
Van Buren ME	St. Leonard NB
Hamlin ME	Grand Falls NB
Limestone ME	Gillespie Portage NB
Aucun poste frontalier américain correspondant	Four Falls NB
Fort Fairfield ME	Andover NB
Easton ME	River De Chute NB
Bridgewater ME	Centreville NB
Monticello ME	Bloomfield NB
Houlton ME	Woodstock Road NB
Orient ME	Fosterville NB
Forest City ME	Forest City NB
Vanceboro ME	St. Croix NB
Calais – International Avenue ME	St. Stephen (3 ^e pont) NB
Milltown ME	Milltown NB
Calais – Ferry Point ME	St. Stephen (pont Ferry Point) NB
Lubec ME	Campobello NB

ANNEXE C – EXTRAIT DU PLAN D’ACTION SUR LA SÉCURITÉ DU PÉRIMÈTRE ET LA COMPÉTITIVITÉ ÉCONOMIQUE

Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique

Le 4 février 2011, le premier ministre du Canada et le président des États-Unis ont rendu public un document intitulé *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique*. Cette déclaration établissait un nouveau partenariat à long terme qui s’articule autour d’une approche de la sécurité et de la compétitivité économique qui repose sur le périmètre commun. Cela signifie que nous allons travailler ensemble, non seulement à la frontière, mais également « par-delà la frontière » afin de renforcer notre sécurité et d’accélérer la circulation légitime des personnes, des biens et des services. Pour atteindre ce but, les dirigeants ont demandé que soit élaboré un plan d’action commun, qui est détaillé dans le présent document.

Ce Plan d’action établit les priorités communes nécessaires à la réalisation de la vision des dirigeants au sein des quatre domaines de coopération présentés dans la déclaration *Par-delà la frontière* : agir tôt pour éliminer les menaces; facilitation du commerce, croissance économique et emplois; application transfrontalière de la loi; infrastructure essentielle et cybersécurité. Aucune disposition de ce Plan d’action ne vise à créer des droits ou des obligations en vertu du droit national ou international, et le Plan d’action n’a pas pour objet de constituer un traité international aux termes du droit international. La mise en oeuvre du Plan d’action se conformera aux mécanismes budgétaires, juridiques et réglementaires habituels de chacun des deux pays et sera menée en étroite consultation avec les parties intéressées dans les deux pays. En particulier, les progrès accomplis relativement à un bon nombre d’éléments du Plan d’action dépendront du financement disponible. Dans ces cas, les crédits nécessaires pour appuyer la mise en oeuvre du Plan d’action seront obtenus par la voie des processus budgétaires habituels de chaque pays.

En plus de réclamer ce Plan d’action, la déclaration des dirigeants du 4 février 2011 a annoncé la création du Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation. Alors que le Plan d’action vise à renforcer la sécurité et la compétitivité économique par des mesures qui s’appliquent à la frontière et au périmètre communs, le Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation, quant à lui, s’emploie à mieux harmoniser nos approches en matière de réglementation afin de protéger la santé, la sécurité et l’environnement tout en soutenant la croissance, l’investissement, l’innovation et l’ouverture des marchés. Certaines initiatives lancées dans le cadre du présent Plan d’action viendront compléter les travaux du Conseil de coopération en matière de réglementation et pourraient même constituer des mesures provisoires bénéfiques en attendant que le Conseil de coopération en matière de réglementation propose des solutions plus substantielles en ce qui a trait à la réglementation.

Investir dans l'amélioration des infrastructures et des technologies frontalières communes

Coordonner les investissements dans l'infrastructure frontalière et les infrastructures matérielles déjà mises à niveau à certains postes frontaliers clés.

Prochaines étapes : Nous élaborerons un plan conjoint pour l'investissement dans l'infrastructure frontalière afin de garantir une compréhension mutuelle du financement disponible pour les projets ciblés, ainsi que de l'horaire, de la portée et des responsabilités liés à ces projets, en consultation et en coordination avec tous les intervenants locaux, provinciaux/étatiques et fédéraux concernés.

Nous nous engageons à réaliser des investissements considérables dans les infrastructures matérielles à certains passages importants en vue de réduire la congestion et d'accélérer la circulation à la frontière. Parmi les exemples d'améliorations importantes qui seront apportées aux infrastructures, mentionnons le remplacement et le réaménagement du complexe douanier, l'ajout de voies et de guérites d'inspection primaire, la construction d'installations d'inspection secondaire ou l'agrandissement de celles déjà en place ainsi que la construction ou l'élargissement de routes d'accès, d'échangeurs routiers et de ponts.

Les postes frontaliers qui représentent une priorité pour les demandes d'approbation de ces investissements sont les suivants : au Canada, Emerson (Manitoba), Lacolle (Québec), Lansdowne (Ontario), North Portal (Saskatchewan) et pont Bridge (Ontario); aux États-Unis, Alexandria Bay (New York), pont Blue Water (Michigan), pont Lewiston (New York) et pont Peace (New York).

D'ici le 30 juin 2012, nous élaborerons des plans d'investissement et de mise en œuvre coordonnés de projets qui, s'ajoutant aux améliorations apportées à des infrastructures précises dans les postes frontaliers petits ou éloignés, constitueront le premier plan bilatéral quinquennal d'investissement dans l'infrastructure frontalière, lequel sera renouvelé chaque année.

Mesure des progrès : Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, le Département des Transports des États-Unis et le Département de la Sécurité intérieure des États-Unis rendront compte des progrès réalisés dans un rapport d'étape sur le plan d'investissement dans l'infrastructure frontalière qui donnera un aperçu des projets précis qui sont prévus au cours des prochaines années ainsi que des investissements réalisés à ce jour. Le rapport décrira également la capacité accrue (mesurée par l'augmentation du nombre et du pourcentage de voies et de guérites d'inspection primaire), l'augmentation du nombre et du pourcentage de postes d'inspection secondaire, l'agrandissement des espaces consacrés aux inspections secondaires et l'évolution du temps d'attente à la frontière. La réduction de l'incidence environnementale attribuable à la réduction du temps d'attente à la frontière sera mesurée selon la réduction (en volume et en pourcentage) du nombre de tonnes d'émissions de gaz à effet de serre. Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, le Service des douanes et de protection de la frontière des États-Unis et le Département des Transports des États-Unis feront également état de la réduction du temps d'attente à la frontière.

Coordonner les plans de mise à niveau des infrastructures matérielles aux points d'entrée petits ou éloignés.

Prochaines étapes : Nous entendons améliorer la coordination des investissements conjoints dans les points d'entrée ainsi que le service à la clientèle au moyen des mesures suivantes :

- mettre sur pied un groupe de travail sur les points d'entrée petits et éloignés afin d'évaluer une approche binationale de l'harmonisation opérationnelle (par exemple, l'adoption des mêmes heures d'exploitation), de l'investissement dans les infrastructures et de l'amélioration des services;
- parvenir à un consensus sur les recommandations visant tous les points d'entrée petits ou éloignés; ces recommandations porteront notamment sur l'analyse des heures d'ouverture, les solutions de traitement strictement technologiques, les installations conjointes ou cogérées et les plans harmonisés pour les agrandissements et les fermetures;
- élaborer, en fonction des recommandations convenues, des plans d'action conjoints pour la mise en œuvre de ces recommandations, en fonction des objectifs à court, à moyen et à long terme;
- intégrer les recommandations relatives aux infrastructures binationales au plan bilatéral quinquennal d'investissement dans l'infrastructure frontalière.

Mesure des progrès : Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, le Département des Transports des États-Unis et le Département de la Sécurité intérieure des États-Unis élaboreront des plans d'action conjoints pour tous les petits points d'entrée d'ici le 30 juin 2012 et intégreront les recommandations dans le plan bilatéral quinquennal d'investissement dans l'infrastructure frontalière sur une base annuelle, à compter du 30 juin 2012.

ANNEXE D – SITES WEB ET COORDONNÉES

Sites Web du Canada et des États-Unis sur le plan d'action « Par delà la frontière » :

Canada :

www.plandactionfrontalier.gc.ca

États-Unis :

<http://www.whitehouse.gov/the-press-office/2011/02/04/declaration-president-obama-and-prime-minister-harper-canada-beyond-bord>

http://www.whitehouse.gov/sites/default/files/us-canada_btb_action_plan3.pdf

www.dhs.gov/beyond-the-border

Coordonnées de quatre agences partenaires :

Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP) : <http://www.cbp.gov>

Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) : <http://www.cbsa-asfc.gc.ca/>

Transports Canada (TC) : www.tc.gc.ca

Administration fédérale des autoroutes (FHWA) : <http://www.fhwa.dot.gov/>

Autre :

Groupe de travail sur les questions frontalières de transport Canada – États-Unis :

www.thetbwg.org

ANNEXE E – SOURCES DE DONNÉES

A. Aperçu des passages

- Agence des services frontaliers du Canada
- Service des douanes et de la protection des frontières [Customs and Border Protection]
- Transports Canada
- Département des Transports des États-Unis
- Exploitants publics individuels à la frontière

B. Données sur le commerce des marchandises

Transports Canada, d'après Statistique Canada, base de données sur le commerce international, juin 2012

Exportations canadiennes – Dans le cas des exportations, on retient le mode de transport utilisé pour franchir la frontière internationale. Ce qui n'est pas forcément le mode utilisé au Canada. Certaines exportations en provenance du point d'entrée de Queenston sont déclarées à titre d'exportations en provenance du point d'entrée de Fort Erie en fonction des données combinées reçues par Statistique Canada de la part du gouvernement des É.-U.

Importations canadiennes – Dans le cas des importations, on retient le dernier mode utilisé pour transporter les marchandises jusqu'au port de dédouanement au Canada, lequel est obtenu à partir des documents douaniers de contrôle des marchandises. Il ne s'agit pas forcément du mode utilisé pour transporter les marchandises jusqu'au port d'entrée du Canada dans le cas d'un dédouanement intérieur. Il est possible que les valeurs du commerce d'importation ne reflètent pas les activités commerciales en cours à certains points d'entrée puisque les importateurs peuvent assurer le dédouanement des marchandises au bureau des douanes à destination plutôt qu'au point d'entrée.

En 2011, la valeur des marchandises commerciales dédouanées aux installations intérieures de l'ASFC s'élevait à 41,7 millions de dollars.

C. Données sur la circulation routière

En direction nord : Transports Canada, d'après les données de 2011 de Statistique Canada, section sur les voyages internationaux, et d'autres statistiques non publiées, juin 2012.

En direction sud : Pour les volumes de circulation aux États-Unis en 2011, les données tirées des Services des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Pour les volumes commerciaux, les données sont tirées du programme de l'environnement commercial automatisé (Automated Commercial Environment). En ce qui concerne les volumes non commerciaux, les données sont tirées du programme de statistiques frontalières.

D. Renseignements sur les projets et l'infrastructure des postes frontaliers

- Agence des services frontaliers du Canada
- Service des douanes et de la protection des frontières (Customs and Border Protection)
- Transports Canada
- Département des Transports des États-Unis
- Exploitants publics individuels à la frontière
- Provinces du Québec, de l'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan
- États de New York, du Michigan et du Dakota du Nord

ANNEXE F – ACRONYMES

ACIA	Agence canadienne d’inspection des aliments
ASFC	Agence des services frontaliers du Canada
CASC	Combined Area Security Center
CBP	Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis
CPNF	Commission des ponts de Niagara Falls
DIRF	Dispositif d’identification par radiofréquence
DSI	Département de la Sécurité intérieure
EXPRES	Expéditions rapides et sécuritaires
GSA	Administration des services généraux
GTPPE	Groupe de travail sur les petits points d’entrée
INI	Inspections non intrusives
MDOT	Département des Transports du Michigan
PBA	La Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority
PBWC	Pont Blue Water Canada
PE	Point d’entrée
PIIF	Plan d’investissement dans l’infrastructure frontalière
SPFL	Société des ponts fédéraux limitée
TC	Transports Canada
USDOT	Département des Transports des États-Unis
VACIS	Système d’inspection des véhicules et du fret
VIP	Voie d’inspection primaire
VP	Véhicule personnel