



**Mémoire présenté au Comité permanent
du commerce international de la
Chambre des communes**

Les impacts potentiels de l'application ArriveCAN sur certains secteurs canadiens

Par Kenneth Bieger, directeur général de la Commission du pont de Niagara Falls
(ponts Lewiston-Queenston, Whirlpool et Rainbow)

Juillet 2022

Résumé

La pénurie de personnel à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), les mesures sanitaires restrictives et l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN ont eu des répercussions négatives sur les déplacements transfrontaliers et le secteur du tourisme. Les délais de traitement ont augmenté et le nombre de passages reste inférieur aux niveaux enregistrés avant la pandémie.

Faits

FAIT N° 1 : Trois principaux problèmes ont une incidence négative sur la circulation automobile entrant au Canada en provenance des États-Unis. Ces difficultés ne se posaient pas avant la pandémie. Il s'agit :

1. de la pénurie de personnel à l'ASFC;
2. des mesures de santé publique et des exigences de déclarations;
3. de l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN.

Pénurie de personnel à l'ASFC, exigences de santé publique relatives à la déclaration et utilisation obligatoire d'ArriveCAN

Par exemple, cette année, pendant les périodes de pointe du week-end de la fête de la Reine, l'ASFC a ouvert une ou deux voies de moins qu'en 2019 (avant la pandémie), en moyenne, sur le pont Rainbow. La réduction du nombre de voies, conjuguée aux délais de traitement plus longs attribuables aux mesures sanitaires et à l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN, a ajouté en moyenne entre 29,58 et 126,67 minutes (2 heures et 6 minutes) au temps d'attente qui avait été observé en 2019 pendant ce même week-end férié, et ce, malgré une diminution de 49 % du volume de véhicules.

Prenons un autre exemple : cette année, lors des périodes de pointe du week-end du Memorial Day, l'ASFC a ouvert d'une à trois voies de moins qu'en 2019, en moyenne, sur le pont Rainbow (exception faite du 30 mai). La réduction du nombre de voies, conjuguée aux délais de traitement plus longs attribuables aux mesures sanitaires et à l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN, a ajouté en moyenne entre 55,33 et 161,67 minutes (2 heures et 41 minutes) au temps d'attente observé en 2019 pendant ce même week-end férié, et ce, malgré une diminution de 46 % du volume de véhicules.

Exigences de santé publique relatives à la déclaration et utilisation obligatoire d'ArriveCAN

Le lundi 30 mai, l'ASFC a augmenté le nombre de voies ouvertes pendant les périodes de pointe de 1,58 voies (en moyenne); or, malgré une baisse de l'achalandage de 45 % par rapport à 2019, le temps d'attente a augmenté de 21,33 minutes par rapport au même jour férié en 2019. Cette donnée illustre bien les répercussions directes des mesures sanitaires et de l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN.

Prenons un autre exemple : le 2 juillet 2022, au pont Lewiston-Queenston, le nombre de voies ouvertes pendant les périodes de pointe était sensiblement le même qu'avant la pandémie. Cependant, le temps d'attente y était plus long de 26,67 minutes (près d'une demi-heure) en moyenne, comparativement à la même journée en 2019; ce délai supplémentaire découle directement des mesures sanitaires et de l'application ArriveCAN.

FAIT N° 2 : L'utilisation obligatoire d'ArriveCAN a allongé les délais de traitement aux guérites d'inspection primaire des véhicules.

- Certaines personnes arrivent à la frontière terrestre et ignorent totalement qu'elles sont censées utiliser ArriveCAN.
- D'autres arrivent à la frontière terrestre et n'ont pas téléchargé la bonne version d'ArriveCAN.
- Des personnes arrivent à la frontière terrestre sans téléphone intelligent ni accès à un ordinateur.
- Le syndicat de l'ASFC affirme publiquement qu'ArriveCAN ralentit le traitement et s'oppose à son utilisation.

RÉSULTAT :

Les agents de l'ASFC doivent soit aider ces voyageurs dans la voie d'inspection primaire, soit les diriger vers la voie secondaire pour qu'ils y obtiennent de l'aide, soit leur faire faire demi-tour pour qu'ils retournent aux États-Unis. Les délais de traitement s'en trouvent considérablement allongés, ce qui se traduit par des temps d'attente plus longs, d'autant plus que le nombre d'employés a diminué depuis 2019. Lorsque les délais s'allongent et que le temps d'attente pour traverser la frontière devient imprévisible, ceux qui voyagent pour des raisons discrétionnaires font une croix sur leur déplacement. L'application ArriveCAN dissuade les gens de franchir la frontière et a une incidence négative sur le nombre de voyageurs.

QUESTIONS À L'INTENTION DU GOUVERNEMENT :

L'Agence de la santé publique du Canada (ASPC) et l'ASFC ont-elles mené une vaste campagne médiatique au Canada et à l'étranger pour appuyer l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN?

L'ASPC et l'ASFC ont-elles fait preuve de transparence et divulgué les données du dépistage aléatoire? Observe-t-on un écart notable entre les résultats des personnes dépistées et ceux de la moyenne des Canadiens? Les exigences de l'ASPC sont-elles même vraiment nécessaires? Quels seraient les critères à remplir ou les résultats à atteindre pour que l'ASPC élimine complètement les déclarations sur l'état de santé?

FAIT N°3 : L'utilisation obligatoire d'ArriveCAN a réduit le volume de circulation automobile qui entre au Canada et qui en sort.

- Les restrictions gouvernementales, comme l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN, ont réduit la circulation automobile transfrontalière et les recettes de péage qu'elle génère.
- En juin 2022, la Commission a enregistré 138 446 passages de voitures sur ses trois ponts, contre 260 458 en 2019. Le niveau de 2022 équivaut à 53 % du niveau prépandémique.
- Les restrictions gouvernementales, comme l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN, constituent un sérieux obstacle pour tous ceux qui n'ont ni téléphone intelligent ni accès à un ordinateur. Ces mesures nuisent de façon disproportionnée aux personnes qui ne sont pas à l'aise avec la technologie ou qui n'y ont pas accès.
- La diminution du nombre de passages a eu un effet dévastateur sur l'industrie du tourisme et sur d'autres entreprises transfrontalières comme les boutiques hors taxes.

RENSEIGNEMENTS IMPORTANTS

- Il faudrait demander des renseignements à l'ASPC afin de déterminer la valeur des données recueillies :
 - Exigez des données sur le nombre de fois que l'information recueillie par ArriveCAN a servi à rechercher des contacts parmi les citoyens américains au cours des trois derniers mois.
 - Demandez des données sur le nombre de fois où les informations recueillies par ArriveCAN relativement à l'adresse de destination ont servi à informer les responsables de cette destination qu'un résultat positif avait été obtenu dans un échantillon aléatoire de voyageurs ayant déclaré s'y rendre.
 - Au cours des six derniers mois, quel est le pourcentage d'Américains arrivant par un point d'entrée terrestre qui ont été soumis à un test aléatoire et, en comparaison, quel est le pourcentage de ceux qui ont fourni un échantillon?

Vous constaterez peut-être que les nombreuses informations demandées dans l'application ArriveCAN ne sont pas utilisées de manière très efficace.

Recommandations

Recommandation n° 1 : Suspendre l'utilisation obligatoire d'ArriveCAN. *La Commission est en faveur des technologies qui accélèrent la circulation, mais l'application ArriveCAN n'est pas près de réduire les temps de traitement en deçà des moyennes*

pré-pandémiques. ArriveCAN devrait être un programme volontaire semblable à NEXUS, auquel des voies seraient réservées.

Recommandation n° 2 : Suspendre les exigences en matière de déclaration sanitaire aux points d'entrée terrestres.

Recommandation n° 3 : Accroître les effectifs de l'ASFC et affecter suffisamment de personnel aux voies d'accès pour compenser l'allongement des délais de traitement et permettre à l'ASFC de respecter ses normes de service.

Description de l'organisme

La Commission du pont de Niagara Falls (CPNF) est un organisme binational unique en son genre. Le Canada et les États-Unis y sont représentés de manière équitable grâce à la nomination binationale d'un conseil de huit commissaires. Une résolution conjointe de la troisième session du Congrès américain de 1938 a jeté les bases de la CPNF. En 1939, la province canadienne de l'Ontario a accordé un permis à la CPNF en vertu de la *Loi sur les personnes morales extraprovinciales* et a modifié la *Loi sur l'aménagement des voies publiques et des transports en commun* pour autoriser l'appropriation de terrains en Ontario en vue de leur transfert à la CPNF. Établie au départ pour financer, construire et exploiter le pont Rainbow, la Commission s'est acquittée de sa mission de manière efficace et rentable. Les pouvoirs et les attributions de la CPNF ont ensuite été étendus par des amendements à la résolution conjointe aux États-Unis, et par la *Rainbow Bridge Amendment Act* de 1959 et la *Loi relative au pont de Queenston* de 1959 au Canada. Conjointement, ces textes de loi ont habilité la CPNF à prendre en charge les ponts Whirlpool Rapids (Lower Arch) et Lewiston-Queenston. Aujourd'hui, en plus de détenir et d'exploiter trois ponts internationaux, la CPNF construit et entretient des installations destinées aux services des douanes et de l'immigration des deux côtés de la frontière. Financièrement autonome, la CPNF tire essentiellement ses fonds des frais d'utilisation (péages) et des baux des locataires du secteur privé. La CPNF est autorisée à effectuer des transactions financières commerciales internationales et habilitée à émettre des obligations exonérées d'impôts aux États-Unis.

Soumis le 11 juillet 2022.