



PEP PIP

PARTENAIRES EN PROTECTION

PARTNERS IN PROTECTION



RÉDUIRE LE NOMBRE DE VOLS DE FRET

De nos jours, les voleurs de fret sont beaucoup plus astucieux qu'ils ne l'étaient auparavant. Plutôt que de courir le risque de se faire prendre à voler une cargaison laissée sans surveillance, les voleurs se concentrent sur des cibles particulières. Une surveillance est exercée un peu comme lors d'une opération d'infiltration policière : les voleurs s'approchent de la marchandise, notent où elle est fabriquée et comment elle est distribuée, s'infiltrent parmi les employés et mettent la main sur les horaires.

Les voleurs s'intéressent aux marchandises qui ont une valeur marchande et qui peuvent générer rapidement des profits, surtout celles pour lesquelles la demande est forte, comme les aliments et les boissons, les produits électroniques et les matériaux de construction ou industriels. Les voleurs sont aussi plus patients; ils suivent souvent des cargaisons pendant des centaines de kilomètres et attendent le meilleur moment pour les subtiliser.

Voici les points saillants du rapport international de 2012 de l'organisme [FreightWatch](#) aux États-Unis sur le vol de fret pour la période allant de janvier à mars :

- ❖ Dans 78 % des cas, on vole tout le conteneur, qui se trouve dans une aire de stationnement ou sur un terrain non surveillé.
- ❖ Il y a une augmentation du nombre de vols commis par ramassage trompeur.
- ❖ Le nombre de vols de matériaux de construction et de matériaux industriels a augmenté; dans 74 % des cas, ce sont des cargaisons de métaux qui sont volées.
- ❖ Le nombre de vols de cargaisons de métaux a augmenté de 245 % dans l'ensemble.

Que pouvez-vous faire?

- ❖ Poser des questions et signaler les cas où quelqu'un se trouve à un endroit où il ne devrait pas être ou s'il pose des questions sur des choses qui ne le regardent pas.
- ❖ Signaler les cas où des voitures passent fréquemment devant les installations ou les cas où quelqu'un dit s'être trompé d'endroit après avoir tenté d'entrer dans les installations.
- ❖ Apprendre à déterminer si on vous a pris en filature et quoi faire si vous êtes suivi.

- ❖ Avoir à portée de main les numéros d'urgence et les adresses des services de police qui sont sur votre route.
- ❖ Installer des systèmes de localisation GPS sur le camion, la remorque et dans le fret.
- ❖ Suivre vos instincts. Si quelque chose cloche ou semble trop beau pour être vrai, c'est probablement le cas. Rester alerte!
- ❖ Appeler la **ligne sans frais de surveillance de la frontière** au **1-888-502-9060** ou communiquer avec **Échec au crime au 1-800-222-TIPS** ou avec votre service de police local.

CABOTAGE



Source: www.truckphoto.net

Mille fois par jour un peu partout au Canada, un chauffeur américain au volant d'un camion et d'une remorque immatriculés aux États-Unis entre au Canada pour livrer des marchandises à une entreprise canadienne. Il entre au Canada sans avoir à payer de droits pour le camion et la remorque afin de faciliter le mouvement international de marchandises à la frontière canado-américaine. Mais, que se passe-t-il si, durant ce voyage international, le chauffeur ramasse une cargaison au Canada pour la livrer ailleurs au pays? Le camion et la remorque pour lesquels des droits n'ont pas été payés peuvent-ils servir à transporter des marchandises canadiennes d'un endroit à un autre au Canada, une pratique couramment appelée *cabotage*?

En bref, tout dépend de la nature du mouvement. La réponse n'est pas aussi simple qu'on peut l'imaginer, même si les règles qui régissent le mouvement de marchandises ne sont pas si complexes. Le mouvement de marchandises canadiennes effectué grâce à des moyens de transport étrangers pour lesquels des droits n'ont pas été payés est régi par les numéros tarifaires 9801.10.10 et 9801.10.30 du [Tarif des douanes](#). Il est important de noter que les mouvements de marchandises d'un endroit à un autre au Canada sont régis par deux lois distinctes : le mouvement des chauffeurs et des opérateurs est

régi par la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) et le mouvement des marchandises et des moyens de transport, par le [Tarif des douanes](#). Cet article ne porte que sur le mouvement des marchandises et des moyens de transport.

Quels types de mouvements sont permis?

En gros, deux types de mouvements de marchandises ou de moyens de transport pour lesquels des droits n'ont pas été payés sont autorisés : (1) les mouvements accessoires au mouvement international de marchandises et (2) les mouvements visant le transfert de marchandises.

Mouvements accessoires

Supposons qu'un chauffeur américain soit parti de Buffalo dans l'État de New York pour livrer une cargaison de marchandises à Thunder Bay, en Ontario, et que la remorque est à moitié remplie. Au cours du mouvement international des marchandises de Buffalo à Thunder Bay, le chauffeur serait autorisé à utiliser le camion et la remorque pour lesquels des droits n'ont pas été payés pour ramasser une cargaison de marchandises à Toronto (pour compléter le chargement) et la livrer à Sudbury. Le mouvement entre Toronto et Sudbury serait considéré comme accessoire au voyage Buffalo-Thunder Bay.

Dans l'exemple ci-dessus, le mouvement d'un endroit à un autre de marchandises nationales au Canada ne doit pas constituer un détour important par rapport au trajet direct prévu dans le cadre du voyage international, et un seul mouvement accessoire par voyage international est permis.

Mouvements de transfert

En plus des mouvements accessoires, les camions et les remorques pour lesquels des droits n'ont pas été payés peuvent être utilisés pour transporter des marchandises canadiennes d'un endroit à un autre après la livraison d'une cargaison de marchandises importées.

Pour être autorisé à effectuer un mouvement de transfert, il faut satisfaire à deux conditions : (1) une livraison de marchandises destinées à l'exportation doit déjà être prévue lorsque le contrat de mouvement national de marchandises est conclu et (2) l'endroit de la livraison des marchandises canadiennes doit être directement sur le chemin entre l'endroit où doivent

être livrées les marchandises importées et l'endroit où les marchandises exportées seront ramassées.

Tout comme dans l'exemple précédent, supposons qu'un chauffeur américain parte de Buffalo, dans l'État de New York, pour aller livrer une cargaison de marchandises à Thunder Bay, en Ontario. Supposons aussi qu'avant de quitter les États-Unis, le chauffeur apprenne qu'il doit ramasser à Winnipeg une cargaison destinée à l'exportation pour la livrer à Chicago, dans l'Illinois. Après la livraison à Thunder Bay des marchandises importées, le chauffeur du camion et de la remorque pour lequel des droits n'ont pas été payés serait autorisé à charger des marchandises canadiennes à Thunder Bay pour les livrer à Winnipeg ou n'importe où entre Thunder Bay et Winnipeg. Il est important de noter que les mouvements de transfert ne sont autorisés que lorsqu'un ramassage de marchandises est prévu avant que le contrat pour le mouvement national de marchandises soit conclu.

Les mouvements de marchandises canadiennes au moyen de trains routiers pour lesquels des droits n'ont pas été payés sont strictement limités aux mouvements accessoires et aux mouvements de transfert, et tout autre mouvement de marchandises canadiennes d'un endroit à un autre est considéré comme étant un mouvement illégal, ou du *cabotage*.

Les entreprises qui importent des marchandises au Canada peuvent éviter les conflits éventuels entre elles et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en passant en revue leurs opérations afin de veiller à ce qu'elles soient en conformité avec les lois canadiennes.

LUTTER CONTRE LA TRAITE DE PERSONNES

La vente et l'exploitation de personnes sont une source de préoccupation à l'échelle de la planète. À tout moment, un pays peut être une source, une destination, un lieu de transit ou les trois à la fois¹. Il y a de la traite de personnes partout dans le monde, y compris ici, au Canada. Les États-Unis et

le Canada sont des destinations et des pays de transit pour les victimes, dont la traite vise l'exploitation sexuelle à des fins commerciales et le travail forcé².



Une nouvelle campagne a récemment été lancée en Ontario pour encourager les camionneurs et les employés travaillant dans des relais routiers à signaler les activités

suspectes. La campagne [TruckSTOP](#), organisée par [PACT-Ottawa](#), vise à fournir aux camionneurs de l'information sur les façons de reconnaître les cas possibles de traite de personnes. La campagne a été inspirée par le succès d'une campagne semblable menée aux États-Unis par [Truckers Against Trafficking](#), dans le cadre de laquelle un tuyau refile par un camionneur a permis de porter secours à neuf victimes de traite de personnes et de condamner 31 trafiquants.

Si quelque chose cloche ou sort de l'ordinaire, communiquez avec votre service de police local ou refilez un tuyau anonyme à [Échec au crime, au 1-800-222-TIPS](#). Ne tentez pas d'intervenir.

Le 6 juin 2012, le [plan d'action national](#) du Canada pour lutter contre la traite de personnes a été mis en œuvre. Grâce à la collaboration de 18 ministères différents, le gouvernement conservateur a annoncé une contribution de 25 millions de dollars pour lutter contre la traite de personnes, un crime grave. Les fonds, qui seront alloués sur une période de quatre ans, permettront de renforcer le travail important qui a été accompli par le Canada jusqu'à maintenant et d'en tirer parti pour détecter et prévenir la traite de personne et pour poursuivre en justice les trafiquants, notamment en donnant de la formation ciblée aux membres des forces de l'ordre et aux fournisseurs de services de première ligne et en adoptant de meilleures mesures de sensibilisation du public.

¹ Projet SECLUSION – Traite de personnes au Canada – mars 2010 (NON CLASSIFIÉ)

² États-Unis – Évaluation conjointe de la menace et des risques à la frontière canado-américaine – juillet 2010 (NON CLASSIFIÉ)

LE POINT SUR L'HARMONISATION

- ❖ Les programmes Partenaires en protection (PEP) et Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme (C-TPAT) continuent de s'efforcer d'harmoniser autant que possible les politiques, procédures et processus.
- ❖ L'harmonisation selon une approche progressive commencera par les transporteurs routiers.
- ❖ Le PEP et le C-TPAT collaborent actuellement à un examen de l'analyse après incident (AAI) afin d'harmoniser les politiques et procédures. Des AAI conjointes seront aussi effectuées.
- ❖ En vue de l'harmonisation, le PEP et C-TPAT reconnaissent, lorsque c'est possible, les nouvelles validations de sites effectuées par les deux programmes. Puisque les programmes échangent les renseignements relatifs à la participation des entreprises seulement si elles ont donné leur consentement, les membres de chaque programme doivent d'abord signer les ententes sur la communication de l'information des deux programmes afin de simplifier la reconnaissance des nouvelles validations de sites.
- ❖ Les conditions d'admissibilité pour le PEP et pour le C-TPAT seront comparées et, lorsque c'est possible, elles seront harmonisées. Une fois que l'admissibilité a été déterminée, les programmes collaboreront à un processus de demande conjointe.
- ❖ Les avantages des deux programmes seront aussi comparés plus en détail, et les programmes s'efforceront de les harmoniser dans la mesure du possible.
- ❖ Le PEP et le C-TPAT collaboreront dans le cadre d'une stratégie conjointe de communication et de sensibilisation.

Avez-vous signé votre formulaire de consentement?

À ce jour, environ 50 % des membres de PEP N'ont **PAS** rempli et signé le formulaire d'accréditation et d'autorisation de divulguer des renseignements du programme PEP. Si votre entreprise n'a pas consenti à l'échange de renseignements, le PEP ne sera pas en mesure de reconnaître une nouvelle validation de site effectuée par le C-TPAT, et une validation de site distincte devra être effectuée par le PEP. Si vous voulez que le PEP reconnaisse une nouvelle validation de site qui a récemment été effectuée par le C-TPAT ou pour autoriser le PEP à communiquer vos renseignements au C-TPAT, ce formulaire doit être rempli, signé et retourné au programme PEP à l'adresse de courriel PIP-PEP@cbsa-asfc.gc.ca.

SALON « TRUCK WORLD »

Du 19 au 21 avril 2012, des membres de [PEP](#), du [Programme d'autocotisation des douanes](#) (PAD) et du [Programme du manifeste électronique](#) ont participé au salon « [Truck World](#) » à Mississauga, en Ontario. Des représentants de chacun de ces programmes de l'ASFC étaient là pour sensibiliser davantage les membres de l'industrie du camionnage et les informer de nos programmes de négociants fiables et d'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).



Le programme PEP était représenté par des employés de la région du Grand Toronto et de l'Administration centrale à Ottawa. Sur la photo ci-dessus, on voit de gauche à droite Kerri Lamoureux (PEP), Bill Tu (PEP), Teresa Panacci (Observation des programmes commerciaux/PAD), James Spina (manifeste électronique) et Richard Rancourt (manifeste électronique).

Un peu plus de 19 000 personnes ont participé au salon de trois jours, au cours duquel il y a eu des séminaires et des ateliers animés par des gens de l'industrie ainsi que des présentations interactives faites par plus de 350 exposants.

Le programme PEP est heureux d'annoncer qu'il y a eu une augmentation appréciable du nombre de demandes juste après le salon; de nombreuses demandes venaient de la région du Grand Toronto et d'autres régions du Sud de l'Ontario (surtout du Niagara et de Windsor).

Nous aimerions remercier sincèrement ceux et celles qui se sont arrêtés au stand du programme PEP et qui ont manifesté de l'intérêt envers notre programme. La participation était si exceptionnelle, que nous avons hâte de participer à des activités semblables dans l'avenir!

PLUS DE 43 TONNES DE HACHISCH SAISIES



Le 18 avril 2012, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a annoncé les résultats du [Projet CELSIUS](#), une enquête policière conjointe qui a mené à l'arrestation de neuf individus et à la saisie de plus de 43 tonnes de hachisch destiné au marché canadien. L'enquête a été ouverte par la GRC à l'été 2010 à la suite de deux saisies de conteneurs maritimes effectuées par l'ASFC dans le port de Halifax en 2009 et en 2010.

Selon la GRC, le hachisch venait surtout du Pakistan et était caché dans plusieurs conteneurs maritimes qui ont transité par divers pays avant d'être acheminés au Canada, généralement au port de Montréal. Certains des conteneurs chargés de

hachisch ont été saisis au Pakistan, alors que d'autres ont été interceptés en route vers le Canada, surtout en Italie et en Belgique. L'un des conteneurs a aussi transité par Newark, dans l'État du New Jersey, avant d'être expédié au Canada par train.

Au cours de l'enquête, un certain nombre d'anomalies ont été détectées au port de Montréal, ce qui a mené les enquêteurs à croire que certains employés assumant diverses fonctions pour le compte d'entreprises opérant au terminal Cast étaient impliqués dans le complot de contrebande. Plusieurs des employés accusés contrôlaient la logistique du transport et de l'entrée de la drogue au Canada.

BUREAUX D'ENTRÉE MARITIMES À HAUT RISQUE

Dans certaines des plus importantes affaires de contrebande de drogues au Canada, il y avait des employés corrompus à nos bureaux d'entrée maritimes. Les trois plus importants ports commerciaux du Canada (Halifax, Montréal et Vancouver) sont les plus vulnérables à la contrebande entrant au pays ou en sortant en raison du volume considérable de conteneurs qui y sont traités annuellement.

[Résumé de recherche sur le crime organisé n° 25](#)

Sécurité publique Canada

DE LA DROGUE DISSIMULÉE DANS DES COSTUMES DE MASCOTTES!

Les trafiquants de drogue utilisent une panoplie de méthodes pour dissimuler de la drogue en vue de la faire entrer au Canada, et une saisie effectuée récemment à Montréal met en lumière la méthode utilisée lors de la toute dernière tentative ratée.

Le 30 mai 2012, des agents des services frontaliers (ASF) au Centre de traitement du courrier international ont saisi 7,5 kilos de ce qui semblait être de la cocaïne dissimulée dans divers costumes de mascottes (voir photo ci-dessous).

Des examens radioscopiques de divers colis venant du Pérou ont permis de détecter la présence d'une

substance emballée qui était dissimulée dans les costumes. Après analyse, il a été déterminé que la substance était de la cocaïne.



Cette importante saisie a pu être effectuée grâce à la technologie de détection et à la vigilance des agents; c'est bien la preuve que, parfois, même les mascottes ne sont pas toujours chanceuses...

en tout cas, pas pour les trafiquants de drogues!

LA WORLD BASC ORGANIZATION ET LE SDPF SIGNENT UNE DÉCLARATION COMMUNE

La World Business Alliance for Secure Commerce (BASC) Organization et le Service des douanes et de la protection des frontières (SDPF) des États-Unis ont récemment signé une [déclaration commune](#) qui reconnaît les avantages mutuels que retirent les deux organismes à travailler ensemble pour promouvoir et améliorer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement en Amérique et dans les Caraïbes. La World BASC Organization soutient la mission du SDPF en donnant des conseils à 2 500 entreprises établies dans 14 pays en Amérique latine et dans les Caraïbes et en collaborant avec ces entreprises.

La World BASC Organization est une alliance d'entreprises internationales privée sans but lucratif, qui a été créée en 1996 pour promouvoir le commerce international sécuritaire en collaboration avec des gouvernements et des organisations internationales.

COLLABORATION ENTRE PARTENAIRES

Merci aux nombreux partenaires du programme PEP qui, grâce à leur vigilance, ont détecté des comportements suspects.

Des partenaires ont alerté l'Agence pour des tas de raisons différentes : des colis suspects, des documents d'identité frauduleux, ou encore des clients à qui l'ASFC s'intéresse. En faisant cela, les partenaires ont permis d'attirer l'attention de l'ASFC

sur des expéditions qui pouvaient être à risque, même dans des cas où ces expéditions n'étaient pas déjà visées.

C'est ce degré de dévouement de nos membres qui aide le programme PEP à connaître du succès. Ce dévouement met aussi en valeur le partenariat solide qui existe entre l'industrie et le programme. Encore une fois, nous vous remercions pour tout votre travail!

LIGNE SANS FRAIS DE SURVEILLANCE DE LA FRONTIÈRE

Si vous avez de l'information au sujet d'activités transfrontalières suspectes, veuillez communiquer avec la ***ligne sans frais de surveillance de la frontière*** de l'ASFC au **1-888-502-9060**.

Plus vos renseignements sont précis, mieux c'est. Mais, n'oubliez pas qu'il n'y a pas de renseignements insignifiants, aussi banals soient-ils. Votre aide peut permettre à l'Agence de trouver le morceau manquant du casse-tête. Nous faire part de vos soupçons, même après que l'activité a eu lieu, peut constituer un moyen efficace pour faire échouer de futures tentatives de contrebande.

Pour votre propre protection, si vous êtes témoin d'un incident ou êtes au courant d'un incident, **NE** prenez **PAS** l'affaire en main ou n'essayez pas de recueillir des preuves. Transmettez-nous seulement l'information. Un simple appel peut garantir votre sécurité et celle de votre entreprise et aider à éliminer des éléments faibles de la chaîne d'approvisionnement.

Si vous soupçonnez que des expéditions par fret ou des conteneurs sont utilisés pour mener des activités illégales...

- ❖ Rapportez les faits à la personne responsable.
- ❖ Communiquez avec votre agent du renseignement PEP.
- ❖ Appelez la **ligne sans frais de surveillance de la frontière**. N'oubliez pas que ce service est offert en tout temps, dans les deux langues officielles, et que tous les appels sont strictement confidentiels.

NOUS VOULONS CONNAÎTRE VOTRE OPINION!

Que pensez-vous de la dernière édition du bulletin de PEP? Y a-t-il des sujets courants ou nouveaux qui vous intéressent? Vos suggestions sont importantes pour nous; elles nous permettent de continuer d'améliorer le bulletin. Si vous avez des idées pour des articles futurs, ou si vous voulez nous faire part d'un cas de réussite, envoyez-nous un [courriel](#). Nous avons hâte de connaître votre opinion! Cliquez [ici](#) pour en savoir plus sur PEP!

À quand remonte la dernière mise à jour de vos renseignements PEP?

Le programme PEP doit être informé par écrit de tout changement lié à une entreprise partenaire, qui a une incidence sur les renseignements se trouvant dans le profil de sécurité de l'entreprise.

Si vous devez mettre à jour vos renseignements ou si vous avez des questions ou des commentaires, veuillez communiquer avec l'équipe de PEP à l'adresse PIP-PEP@cbsa-asfc.gc.ca.

