

Canada - United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada - États-Unis
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
concernant sa participation au 24e Sommet annuel de la
Région économique du Nord-Ouest du Pacifique (PNWER)**

Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

**Whistler (Colombie Britannique) Canada
Du 20 au 24 juillet 2014**

Rapport

MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Du 20 au 24 juillet 2014, M. Gord Brown, député et vice-président, a dirigé la délégation de la section canadienne du Groupe interparlementaire (GIP) Canada–États-Unis à l’occasion du 24^e Sommet annuel de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique (PNWER), à Whistler, en Colombie-Britannique. Les autres membres de la délégation étaient les sénateurs Jim Munson et Richard Neufeld, l’honorable Ron Cannan, C.P., député et vice-président, ainsi que l’honorable Hedy Fry, C.P., députée. Ils étaient accompagnés de Mme Angela Crandall, secrétaire exécutive de la section canadienne, ainsi que de Mme June Dewetering, conseillère principale de la section canadienne.

LA PNWER

Créée en 1991, la PNWER est un partenariat législatif et binational, à caractère public-privé, qui est composé de cinq États américains (l’Alaska, l’Idaho, le Montana, l’Oregon et l’État de Washington) et de trois provinces et deux territoires canadiens (l’Alberta, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon). La PNWER organise deux rencontres par année : le sommet annuel, qui a lieu en été, ainsi que le forum sur le leadership économique, qui a lieu à l’automne. La PNWER :

- favorise une meilleure collaboration régionale;
- accroît la compétitivité de la région dans les marchés intérieurs et internationaux;
- tire parti de l’influence exercée par la région auprès d’Ottawa et de Washington;
- soutient la croissance économique de la région, tout en préservant son environnement naturel.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION AU SOMMET

Le Sommet annuel de 2014 a porté sur un large éventail de dossiers bilatéraux, dont les suivants : la frontière commune, l’environnement, le commerce, l’agriculture, l’énergie, l’eau, le développement économique, l’innovation, les espèces envahissantes, le développement de la main-d’œuvre, le tourisme, le transport et l’Arctique.

Pour les délégués, le Sommet constituait une excellente occasion de rencontrer des législateurs des États et des provinces ainsi que des représentants du secteur privé de diverses administrations. Les délégués ont indiqué que les discussions auxquelles ils ont participé leur ont permis d’améliorer les relations entre le Canada et les États-Unis et d’établir une assise solide pour les travaux sur les enjeux communs aux deux pays. La section canadienne a l’intention de continuer de participer aux sommets annuels.

Dans le cadre du Sommet annuel de la PNWER, M. Cannan et le sénateur Neufeld ont fait des allocutions qui portaient sur le commerce et le développement économique, d'une part, et sur le transport sécuritaire de l'énergie, d'autre part.

ACTIVITÉS ORGANISÉES PENDANT LE SOMMET

Les participants au Sommet ont eu l'occasion de participer à des tournées stratégiques, d'entendre des discours thèmes et de prendre part à des séances portant sur différents sujets, dont les suivants :

- Énergie
- Foresterie
- Environnement
- Politique sur l'eau
- Questions frontalières
- Innovation
- Arctique
- Traité du fleuve Columbia
- Tourisme
- Agriculture
- Accès aux marchés
- Politique sur les océans
- Exploitation minière
- Santé transfrontalière des animaux d'élevage
- Espèces envahissantes
- Transports
- Développement de la main-d'œuvre
- Commerce et développement économique

Le présent rapport résume la teneur des exposés présentés au Sommet et de certaines séances simultanées.

CÉRÉMONIE D'OUVERTURE

Bill Cooper, *Center for Liquefied Natural Gas*

- Aux États-Unis, on passe de la rareté à l'abondance pour ce qui est de l'approvisionnement en gaz naturel.
- Les États-Unis ont un vaste système de livraison du gaz naturel.
- On s'attend à ce que la production et la demande intérieures en ce qui concerne le gaz naturel continuent d'augmenter aux États-Unis dans un proche avenir.

Andrew Walker, *BG Group*

- L'histoire dira que la décennie 2005-2015 était une décennie charnière pour le secteur de l'énergie.
- Par comparaison aux autres sources d'énergie, le gaz naturel liquéfié est une source d'énergie relativement nouvelle.
- Tous s'entendent pour dire que le secteur du gaz naturel liquéfié continuera de prendre de l'expansion et qu'il représentera une part de plus en plus importante du secteur du gaz naturel mondial.
- Le gaz naturel liquéfié est l'élément mondial qui favorise la mondialisation du gaz naturel. C'est un secteur mondial, et pour bien le comprendre, il faut comprendre ce qui se passe à l'échelle mondiale.
- Le contexte énergétique mondial change, notamment en raison des facteurs suivants :
 - la contribution du gaz naturel liquéfié à la sécurité énergétique des États-Unis;
 - l'émergence de l'Amérique du Nord en tant qu'exportateur d'énergie;
 - l'abondance des ressources énergétiques aux États-Unis;
 - la révolution provoquée par l'exploitation du gaz de schiste aux États-Unis;
 - le contexte géopolitique changeant;
 - l'évolution de l'éventail de sources d'énergie;
 - l'émergence des pays de la nouvelle Asie, y compris le Japon, la Corée et Taïwan, qui deviennent des consommateurs;
 - l'émergence de la Chine à titre de puissance mondiale et de pays consommateur d'énergie;
 - l'apparition de préoccupations liées à la sécurité énergétique en Europe.
- Du point de vue géographique, le Canada et les États-Unis sont bien placés pour fournir du gaz naturel aux autres régions du monde. Cela dit, la situation géographique ne donne pas toujours lieu à un avantage sur le plan des coûts.
- La majorité du gaz naturel liquéfié exporté à partir de la côte Ouest du Canada est destiné à la région de l'Asie-Pacifique.
- En Australie, le secteur du gaz naturel liquéfié prend de l'expansion, mais cette forme d'énergie est coûteuse et le rendement sur l'investissement est faible.
- On découvre encore d'importants gisements de gaz en Afrique de l'Est.
- Le Canada, les États-Unis, l'Afrique de l'Est et la Russie sont en milieu de peloton pour ce qui est du coût du gaz naturel liquéfié vendu à l'Asie, un continent qui n'a pas suffisamment de ressources gazières. Quant à l'Australie, elle vend ce produit à un coût beaucoup trop élevé.

- Le Canada offre du gaz naturel liquéfié à un prix concurrentiel, mais il faut construire des pipelines pour acheminer cette ressource vers les marchés.
- Puisque la demande au Canada n'est pas suffisamment élevée pour 16 projets liés au gaz naturel liquéfié, seuls les projets les plus solides survivront.

APERÇU DES ENJEUX LIÉS À L'ACCÈS AUX MARCHÉS

Scott Rudderham, *Canpotex Ltd.*

- L'accès aux marchés, un aspect essentiel à la croissance de la région du Nord-Ouest du Pacifique, revêt plusieurs dimensions, qu'elles soient politiques, physiques ou sociales.
- Lorsqu'on songe à la capacité, il faut d'abord et avant tout tenir compte de l'efficacité, de la fiabilité et du volume.
- Puisque la force de toute chaîne équivaut à la résistance de son maillon le plus faible, il est important de savoir comment optimiser l'infrastructure, que ce soit sur le plan individuel ou collectif.

DÉFIS LIÉS À L'ACHEMINEMENT VERS LES MARCHÉS DES CONTENEURS AINSI QUE DES PRODUITS AGRICOLES ET ÉNERGÉTIQUES EN VRAC ET D'AUTRES MARCHANDISES : UNE PERSPECTIVE CANADIENNE

Janice Tranberg, *ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan*

- La Saskatchewan a adopté un programme de croissance ambitieux et elle dispose des personnes, des ressources et de la capacité nécessaires pour innover.
- La Saskatchewan souhaite atteindre divers objectifs. Par exemple, elle veut accroître la production végétale, les exportations agroalimentaires et les recettes découlant d'activités à valeur ajoutée. Elle veut également être un chef de file mondial dans le domaine des sciences biologiques.
- La Saskatchewan a les produits alimentaires, fibreux et combustibles que les autres régions et pays veulent et dont ils ont besoin. Elle doit donc pouvoir transporter ces produits pour qu'ils puissent être offerts aux clients nationaux et internationaux.
- Les parties devraient travailler en collaboration et trouver des solutions durables et à long terme aux problèmes.
- La Saskatchewan se heurte à certaines contraintes en ce qui concerne le transport. Par exemple, parfois, les agriculteurs ne parviennent pas à livrer le grain prévu sous contrat aux éleveurs à grains, car il n'y a pas suffisamment de wagons à leur disposition. Par conséquent, un nombre record de navires doivent attendre au port que le grain soit livré en vue de l'exportation, les utilisateurs finaux ne peuvent pas compter sur une source fiable de grains et d'oléagineux, et cette situation a des répercussions négatives sur la réputation de la province.

- Il est important que le grain puisse être acheminé vers les marchés mondiaux de façon efficace et fiable.
- Tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement du grain doivent fonctionner de manière coordonnée et cohérente.

DÉFIS LIÉS À L'ACHEMINEMENT DE MARCHANDISES PAR VOIE TERRESTRE ET PAR LES PORTS

Dean Wise, *BNSF Railway Company*

- Les chemins de fer sont au cœur du système intégré de transport de marchandises de l'Amérique du Nord. On compte plus de 140 000 km de voies ferrées. Le système appartient au secteur privé, qui finance son propre développement et sa propre croissance.
- Il y a sept chemins de fer de classe 1 en Amérique du Nord, qui dépendent les uns des autres ainsi que des lignes d'apport plus courtes.
- Les chemins de fer jouent un rôle très important dans l'importation et l'exportation de conteneurs, de même que dans les déplacements intermodaux à l'échelle nationale.
- On transporte beaucoup de pétrole brut, d'automobiles et de produits agricoles par rail.
- Les chemins de fer permettent de transporter près de 40 % de la marchandise aux États-Unis.
- Parmi les principaux avantages du transport par rail figurent les suivants :
 - l'économie de carburant;
 - la rentabilité;
 - le respect de l'environnement;
 - la diminution de la congestion routière.
- Même s'il y a récemment eu des catastrophes ferroviaires, on doit reconnaître que la sécurité ferroviaire s'améliore, notamment grâce à un programme de réduction des risques à plusieurs couches. D'importants facteurs doivent être pris en compte en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, notamment les suivants :
 - investir dans les immobilisations pour garantir la fiabilité du réseau;
 - établir une culture de la sécurité;
 - cerner de façon proactive les problèmes relatifs à l'équipement ou aux voies ferrées;
 - établir des protocoles de fonctionnement pour les principaux trains, y compris ceux qui transportent des matières dangereuses et du pétrole brut, par exemple;

- offrir aux collectivités une formation sur les interventions relatives aux matières dangereuses;
- appuyer les mesures de sécurité liées aux wagons-citernes.
- La capacité ferroviaire est un enjeu complexe; certains facteurs doivent être pris en compte, notamment les suivants :
 - l'infrastructure, y compris les gares et les voies ferrées;
 - les ressources mobiles, y compris les locomotives, le personnel et les wagons;
 - les activités de planification et d'exécution, y compris celles liées à la conception des services et aux communications.
- En ce qui concerne les chemins de fer, à court terme, il importe de mettre l'accent sur la rapidité de déplacement, car bien souvent, le nombre de wagons est suffisant si la rapidité est assez élevée; à long terme, on doit chercher à étendre l'infrastructure.
- Parmi les défis qui se posent en ce qui concerne les politiques publiques sur le transport aux États-Unis, on compte les suivants :
 - le financement des autoroutes;
 - les investissements dans les routes de raccordement et les routes collectrices intermodales;
 - la réforme des autorisations relatives aux installations et la rapidité des approbations à cet égard;
 - l'acceptabilité sociale, ou la confiance du public, de même que les communications avec les collectivités, à mesure que la croissance des chemins de fer se poursuit;
 - les nouvelles façons de collaborer, notamment avec les conseils consultatifs des États qui sont responsables de la planification relative aux marchandises et au transport ferroviaire, les sociétés ferroviaires et le département des Transports des États-Unis;
 - la planification du corridor multimodal.

DÉFIS LIÉS À L'ACHEMINEMENT VERS LES MARCHÉS DES CONTENEURS AINSI QUE DES PRODUITS AGRICOLES ET ÉNERGÉTIQUES EN VRAC ET D'AUTRES MARCHANDISES : UNE PERSPECTIVE AMÉRICAINE

Sam Ruda, *port de Portland*

- Aux États-Unis, en ce qui concerne la capacité des ports et l'appui aux infrastructures (routes, chemins de fer, ponts et postes à quai), on a mis l'accent sur un seul et unique aspect, c'est-à-dire les conteneurs.

- Les prévisions liées à la demande relative aux marchandises se sont avérées nettement erronées, plus particulièrement en ce qui concerne le déplacement de produits en vrac, y compris le déplacement de produits énergétiques et agricoles et de minéraux.
- Dans le Nord-Ouest du Pacifique, les considérations politiques associées à certains produits, comme le charbon, le pétrole brut et le gaz naturel liquéfié, ont bloqué et ralenti le développement d'infrastructures portuaires essentielles; de plus, les échéanciers sont devenus très complexes.
- On s'attend à ce que la quantité de marchandises dans la région du Nord-Ouest du Pacifique augmente à un rythme qui dépassera celui généré par le canal de Panama amélioré.
- Aux États-Unis, le gouvernement fédéral n'intervient pas de façon coordonnée dans la planification, le financement et le développement de l'infrastructure portuaire, alors qu'il le fait dans le secteur aéroportuaire. À l'heure actuelle, l'horizon de planification s'étend sur plusieurs décennies.
- Chaque année, plus de 1 500 navires de charge parcourent le fleuve Columbia.
- Les ports de Portland et du cours inférieur du fleuve Columbia sont bien situés; ce sont de bonnes portes d'exportation pour les régions productrices en croissance de l'Amérique du Nord.
- De nombreux ports du Nord-Ouest du Pacifique pourraient être agrandis, car des terrains sont disponibles.
- De l'avis général, la taxe sur l'essence des États-Unis doit augmenter; elle n'a pas été augmentée depuis qu'elle a été instaurée en 1997.
- À l'heure actuelle aux États-Unis, les programmes de financement du transport offert par les États sont axés sur l'amélioration des routes, et non sur d'autres modes de transport.
- La frontière entre les États-Unis et le Canada devient de plus en plus inutile; on devrait l'ignorer et considérer le tout comme un réseau et une région.
- L'Amérique du Nord devient un producteur concurrentiel de produits qui sont transportés par train et acheminés par les ports.
- Les Chinois tentent activement de contrôler davantage leurs chaînes d'approvisionnement.

DÉFIS LIÉS À L'ACHEMINEMENT VERS LES MARCHÉS DES CONTENEURS AINSI QUE DES PRODUITS AGRICOLES ET ÉNERGÉTIQUES EN VRAC ET D'AUTRES MARCHANDISES : UNE PERSPECTIVE CANADIENNE

Katherine Bamford, *Port du Grand Vancouver*

- Pour que la capacité des transports demeure durable, il faut :
 - mettre en place une infrastructure adéquate;
 - assurer le rendement et la fiabilité;
 - faire de la planification à long terme.
- Un port n'est efficace que dans la mesure où il dispose aussi de connexions ferroviaires efficaces.
- Au Canada, les autorités portuaires ont pour responsabilité de faire progresser le programme d'échanges commerciaux internationaux du Canada; elles doivent tenir compte de la santé de l'environnement et des collectivités où elles exercent leurs activités.
- Le port de Vancouver est le quatrième port en importance en Amérique du Nord selon le tonnage, et il est le plus diversifié, car il accueille tous les types de navires suivants :
 - navires de croisière;
 - vraquiers;
 - navires porte-conteneurs;
 - navires de marchandises diverses.
- Le port de Vancouver occupe une position stratégique puisqu'il est la plus grande porte d'entrée du Canada, notamment pour la Chine, le Japon et la Corée du Sud, qui représentent plus de 50 % du volume du port.
- Les modèles de financement conjoint, auxquels participent divers ordres de gouvernement et partenaires du secteur privé, fonctionnent.
- Il est possible de bâtir la capacité de la porte d'entrée de diverses façons, notamment :
 - en construisant des infrastructures, que ce soit dans les terminaux ou à l'extérieur de ceux-ci;
 - en lançant de grands projets d'immobilisations dans les ports;
 - en acceptant les investissements du secteur privé.
- Pour pouvoir garantir le rendement et la fiabilité, les activités des quatre partenaires de la prestation des services (main-d'œuvre, transport ferroviaire, transport par camion et transport par bateau) doivent être harmonisées.

- Pour ce qui est de la planification à long terme, il faut surtout déplacer le plus rapidement possible les marchandises qui se trouvent sur les quais et élaborer des plans en vue de procéder de cette façon à l'avenir.

RÉSEAU DE TRANSPORT DU NOUVEAU PARTENARIAT DE L'OUEST

Michael Crawford, *ministère des Transports et de l'Infrastructure de la Colombie-Britannique*

- Le nouveau partenariat de l'Ouest a pour objectif de renforcer l'économie des provinces de l'Ouest canadien.
- Il est important de collaborer pour atteindre les objectifs fixés.

DÎNER-CONFÉRENCE

La première ministre Christy Clark, *Colombie-Britannique*

- La chance, combinée à un travail acharné et à des objectifs précis, nous ouvre les portes d'un avenir sans limites.
- Nous nous concentrons sur la sécurité énergétique, la croissance économique et la protection de l'environnement pour que nos enfants aient l'avenir que nous estimons qu'ils méritent.
- L'une des générations précédentes a investi dans l'hydroélectricité, si bien que le Canada est aujourd'hui un chef de file en matière d'énergie propre. Le moment est maintenant venu de faire des investissements pour la prochaine génération.
- Nous devrions choisir d'être la génération qui change les choses, au lieu d'être celle qui n'en a pas fait assez.
- En ce moment, des perspectives extraordinaires s'offrent à nous pour ce qui est de la réduction des gaz à effet de serre à l'échelle internationale.
- Étant donné que l'économie de la Chine est très grande, un objectif de réduction des gaz à effet de serre peu élevé dans ce pays aurait d'énormes répercussions.
- La qualité de l'air est un problème mondial. Par exemple, si l'air est de meilleure qualité en Chine, il sera aussi de meilleure qualité à Los Angeles.
- Les législateurs doivent aller au-delà des considérations politiques et s'engager à travailler en collaboration.
- La côte Ouest des États-Unis et du Canada forme une région intégrée du point de vue du commerce, du tourisme, de l'infrastructure et des écosystèmes.
- De plus en plus, les gouvernements nationaux jouent un rôle de moindre importance, alors que les gouvernements des États, des provinces et des territoires, eux, jouent un rôle de plus en plus important, tout comme leurs dirigeants, qui sont dynamiques et ambitieux.

MENTION DU PAYS D'ORIGINE SUR L'ÉTIQUETTE : LE POINT SUR LA SITUATION ACTUELLE

Martin Rice, *Conseil canadien du porc*

- Les États-Unis ont imposé des exigences en ce qui concerne la mention du pays d'origine sur l'étiquette, qui est devenue obligatoire à l'automne 2008 et qui a causé des pertes de marchés pour le Canada et les États-Unis du jour au lendemain. Dans ce contexte, il n'est approprié d'inscrire la mention « États-Unis » que si l'animal est né aux États-Unis, y a été élevé et y a été transformé; des exemptions existent pour les viandes transformées, les services d'alimentation et les petits supermarchés.
- L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) avait pour objectif d'ouvrir les frontières et de créer des occasions de profiter des avantages comparatifs. Or, les exigences relatives à la mention du pays d'origine sur l'étiquette vont à l'encontre des intentions qui sous-tendent l'ALENA.
- Les exigences imposées par les États-Unis en ce qui concerne la mention du pays d'origine sur l'étiquette créent des obstacles aux échanges commerciaux libres et ouverts, et elles vont à l'encontre des obligations en matière de commerce international, comme le montre la contestation du Canada devant l'OMC. De plus, elles causent du tort à bien des gens dans l'industrie du bétail et de la viande aux États-Unis.
- Certains groupes croient que les exigences relatives à la mention du pays d'origine sur l'étiquette violent les dispositions relatives à la liberté d'expression que l'on trouve dans la Constitution des États-Unis.
- Les exigences relatives à la mention du pays d'origine sur l'étiquette sont motivées par les intérêts protectionnistes d'un segment donné de l'industrie du bétail des États-Unis; elles ne sont pas attribuables à des groupes de défense des consommateurs.
- La position occupée par l'Amérique du Nord, qui est la principale source mondiale de bœuf et de porc de haute qualité, est menacée par les exigences relatives à la mention du pays d'origine sur l'étiquette imposées par les États-Unis.
- Le Canada ne s'oppose pas à la mention du pays d'origine sur l'étiquette, qu'il perçoit comme une occasion de marketing qui devrait exister sur une base volontaire; cela dit, un système rendant obligatoire la mention du pays d'origine sur l'étiquette donne lieu à des coûts obligatoires, sans accroître les avantages pour les consommateurs sur le plan de la qualité ou de la salubrité, et il pourrait créer des attentes chez les consommateurs, qui voudraient en savoir plus sur les ingrédients génétiquement modifiés.
- Le 7 juin 2013, le Canada a publié une liste de mesures de rétorsion éventuelles; cela dit, il préférerait régler cette question avec les États-Unis sans qu'il y ait d'autres litiges et recours en ce qui concerne l'imposition de surtaxes de rétorsion.

- Diverses solutions sont possibles pour ce qui est des exigences relatives à la mention du pays d'origine sur l'étiquette imposées par les États-Unis, y compris l'étiquetage volontaire, l'abrogation de cette disposition ou encore une exigence d'étiquetage « Fabriqué en Amérique du Nord ».
- À l'heure actuelle, compte tenu d'une exigence figurant dans la loi agricole américaine, le département de l'Agriculture des États-Unis examine les répercussions des exigences relatives à la mention du pays d'origine sur l'étiquette.

LOI SUR LA MODERNISATION DE LA SALUBRITÉ DES ALIMENTS DES ÉTATS-UNIS ET LOI SUR LA SALUBRITÉ DES ALIMENTS AU CANADA

Lyzette Johnston, *Agence canadienne d'inspection des aliments*

- Partout dans le monde, on modernise les règlements liés aux aliments en raison de divers facteurs, dont les suivants :
 - la mondialisation et l'augmentation des exportations d'aliments;
 - la consolidation au sein de l'industrie agroalimentaire;
 - les demandes des consommateurs;
 - les changements technologiques liés à la production et à la transformation des aliments;
 - la nécessité de gérer les agents pathogènes et les maladies et d'intervenir à cet égard;
 - les nouvelles approches en science et en technologie;
 - les mesures prises par les partenaires commerciaux en ce qui concerne la modernisation.
- Au Canada, le plan d'action visant à garantir la salubrité des aliments destinés aux Canadiens comporte les quatre éléments suivants, qui seront abordés avant que l'on passe aux plantes et aux animaux :
 - règles de salubrité plus rigoureuses;
 - inspection;
 - service;
 - information pour les consommateurs.

Bob Ehart, *National Association of State Departments of Agriculture*

- Aux États-Unis, les problèmes de salubrité des aliments ont fait la manchette à plusieurs reprises entre 2006 et 2010, notamment les problèmes relatifs aux épinards, aux cantaloups et à la mélamine dans les aliments pour animaux importés de la Chine. Les exigences relatives à la salubrité des aliments ont donc été modernisées aux États-Unis.

- Dans la mesure du possible, et compte tenu de la quantité d'aliments qui sont importés, il est essentiel de faire de la salubrité des aliments une priorité à l'échelle mondiale.
- À l'heure actuelle, 20 États américains sont responsables de la salubrité des aliments; les départements responsables de l'agriculture dans les États s'occupent de la santé publique, et ils comprennent mieux, à l'échelle locale, la production de fruits et légumes et d'aliments pour animaux.
- Une bonne approche consiste à renseigner les gens avant de prendre des règlements.
- La vérification de la conformité, une responsabilité qui incombe aux États, réduit la nécessité d'appliquer les lois, une responsabilité qui incombe au gouvernement fédéral. Par ailleurs, la Food and Drug Administration des États-Unis devrait se concentrer sur les importations, tandis que les États, eux, devraient se concentrer sur les aliments produits au pays.
- L'avenir de l'agriculture, telle qu'on la connaît aujourd'hui, est en péril.
- Il existe un antagonisme inévitable entre l'idée de bien faire les choses et l'idée de faire ce qu'il faut.

RÔLE JOUÉ PAR L'AGRICULTURE ET RÉPERCUSSIONS SUR LES ACCORDS COMMERCIAUX INTERNATIONAUX

L'honorable Rob Merrifield, C.P., député, *Chambre des communes du Canada*

- À ce jour, l'ALENA est le plus important accord commercial jamais signé; cela dit, le Partenariat transpacifique, qui fait l'objet de négociations, a un potentiel énorme.
- En ce qui concerne les accords de libre-échange conclus par les États-Unis, le fait que le président Obama ne fasse pas suffisamment la promotion du commerce pose problème.
- Parce qu'il s'agit d'une question délicate, l'agriculture est généralement le dernier aspect qui est réglé lors des négociations commerciales. Au Canada, la gestion de l'offre représente un sujet délicat, tandis qu'aux États-Unis, ce sont le coton et le sucre qui sont des produits sensibles.
- Aux États-Unis, environ 8 millions d'emplois dépendent des échanges commerciaux avec le Canada.
- La classe moyenne du Canada est la plus riche du monde. Au pays, les institutions financières sont solides, l'impôt des sociétés est peu élevé, de nombreux accords de libre-échange ont été conclus et le ratio de la dette au produit intérieur brut est bon. Par ailleurs, notre pays est reconnu comme un bon endroit où faire des affaires.

- Les exigences obligatoires imposées par les États-Unis en ce qui concerne la mention du pays d'origine sur l'étiquette vont à l'encontre des exigences de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et elles représentent une barrière commerciale non tarifaire.
- Les États-Unis ne peuvent pas atteindre la prospérité en passant par les dépenses ou la taxation.

Jason Hafemeister, *ministère de l'Agriculture des États-Unis*

- Les exportations agricoles sont importantes pour les États-Unis; par conséquent, l'accès aux marchés internationaux est aussi important.
- La Chine est le principal marché d'exportation des produits agricoles des États-Unis; ceux-ci participent à des négociations commerciales avec divers pays et régions, y compris le Japon, l'Union européenne et les pays du Partenariat transpacifique.
- Les exportations agricoles sont dictées par certains facteurs, dont les suivants :
 - la population;
 - la prospérité;
 - les accords de libre-échange.
- Les accords de libre-échange rendent les pays plus riches et réduisent ou éliminent les obstacles au commerce.
- Lorsque des accords commerciaux sont conclus, il serait utile que le président des États-Unis ait le pouvoir de promouvoir le commerce.
- Parce que les progrès sont insuffisants en ce qui concerne l'OMC, certains pays cherchent à conclure des accords de libre-échange bilatéraux et régionaux; cela dit, l'OMC joue un rôle important en raison des dispositions qu'elle a adoptées sur le règlement des différends. Par ailleurs, elle a une vaste portée, car elle exerce ses activités auprès de nombreux pays.
- Les barrières commerciales non tarifaires peuvent causer plus de problèmes que les droits de douane.

Frederic Seppey, *Agriculture et Agroalimentaire Canada*

- Lorsqu'on regarde à l'extérieur de l'Amérique du Nord, on constate que le Canada et les États-Unis ont de nombreux intérêts communs. Ces pays entretiennent des liens solides et durables, ils sont plus forts lorsqu'ils travaillent en collaboration, et ils ont de nombreux objectifs communs.
- La politique commerciale va au-delà des accords de libre-échange; ainsi, la trousse à outils de la politique commerciale comprend les éléments suivants :
 - les accords de libre-échange déjà signés, y compris leurs dispositions sur le règlement des différends;

- les accords de libre-échange qui font l'objet de négociations, y compris les accords bilatéraux, régionaux ou multilatéraux;
 - l'accès aux marchés, y compris les politiques sur le développement des marchés et l'importation;
 - les institutions internationales, y compris l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et le Codex Alimentarius.
- Lorsqu'il ne se passe rien à l'OMC, les négociations relatives au Partenariat transpacifique servent en quelque sorte d'indicateur pour ce qui est des accords commerciaux multilatéraux.
 - Lorsqu'il faut négocier certaines questions liées à l'agriculture dans le contexte des accords de libre-échange, il faut notamment prendre en compte les aspects suivants :
 - l'accès aux marchés;
 - les mesures sanitaires et phytosanitaires;
 - les entreprises d'État;
 - les règles d'origine.
 - Pour le Canada, l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne est le plus important accord commercial depuis l'ALENA. Un accord de principe a été annoncé le 18 octobre 2013.
 - Les négociations relatives à l'accord de libre-échange entre le Canada et la Corée du Sud se sont terminées le 11 mars 2014; l'accord devrait entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2015.
 - Les négociations relatives à un accord de libre-échange entre le Canada et le Japon ont été entreprises en 2012; les deux pays participent aux négociations entourant le Partenariat transpacifique.
 - En ce qui concerne l'OMC, les négociations liées au cycle de Doha sont importantes du point de vue de l'accès aux marchés, du soutien intérieur et des subventions à l'exportation; après la réunion de Bali, on a entretenu certains espoirs pour ce qui est de ces négociations, mais il est difficile de les relancer.

DÉJEUNER-CONFÉRENCE

Elyse Allan, *GE Canada*

- L'innovation est essentielle à la réalisation d'un plan gagnant, et elle doit être utilisée en tant que stratégie gagnante. L'innovation doit être importante et audacieuse.
- Les pays les plus novateurs sont ceux où la collaboration entre les établissements d'enseignement et les entreprises est la plus forte.

- Puisque la concurrence peut survenir rapidement et de façon inattendue et qu'elle peut proposer une nouvelle valeur, il faut surtout chercher à déterminer ce dont nous avons besoin pour innover.
- Depuis la crise économique et financière mondiale, le marché mondial a énormément changé. Par exemple, il est beaucoup plus instable, les gouvernements interviennent et pratiquent le protectionnisme, la croissance a été plus lente que prévu et les marchés émergents sont plus localisés.
- Malgré les défis existants, l'avenir est prometteur, y compris dans les secteurs suivants :
 - le gaz;
 - la fabrication de pointe;
 - le réseau Internet industriel.
- La révolution provoquée par l'exploitation du gaz de schiste a modifié fondamentalement la dynamique du marché de l'énergie.
- Pour ce qui est de la fabrication de pointe, il est maintenant possible d'établir des liens numériques entre tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement au moyen d'un seul système cohérent et intelligent.
- En ce qui concerne le réseau Internet industriel, les métadonnées peuvent être utilisées pour accroître la productivité.
- Il est essentiel de stimuler l'innovation au moyen de technologies perturbatrices et de nouveaux modèles d'affaires pour assurer la prospérité des entreprises.
- Il est important de concrétiser les idées et de le faire de façon créative.
- Le GE Global Innovation Barometer a permis de tirer les quatre principales conclusions suivantes :
 - Dans le monde où nous vivons, il faut pouvoir trouver des solutions; nous devons donc favoriser les attitudes créatives et être prêts à faire face aux perturbations.
 - La collaboration, qui permet de progresser plus vite, est un risque qui en vaut la peine, malgré les inquiétudes entourant la protection de la propriété intellectuelle. Compte tenu de l'émergence du savoir mondial et de la démocratisation de technologie, à l'échelle mondiale, 59 % des entreprises ont recours à l'innovation libre.
 - Les gouvernements ont un rôle à jouer en ce qui concerne l'innovation, notamment en réduisant la paperasserie requise pour avoir accès à l'aide financière, en mettant en œuvre de solides mesures de protection des droits de propriété industrielle, en facilitant l'embauche de talents étrangers, en veillant à ce que les programmes scolaires correspondent aux besoins des entreprises, en encourageant la prochaine génération d'entrepreneurs et en appuyant la collaboration entre le gouvernement et

le secteur privé de même que la collaboration entre les divers ordres de gouvernement.

- Le pouvoir des données analytiques doit être exploité. Ainsi, il faut trouver des personnes qui sont capables de donner un sens à de grandes quantités de données en les convertissant en renseignements stratégiques, et il faut établir des liens entre ces données afin de déterminer leur pertinence.
- Il faut faire preuve d'innovation dans quatre domaines. Ainsi :
 - il faut accepter le changement et faire d'énormes paris;
 - il est important de collaborer de façon constructive, car ainsi, il pourrait se produire certaines choses qui, autrement, n'auraient pas lieu.
 - les gouvernements devraient participer à l'élaboration de politiques et de programmes efficaces.
 - les innovations devraient être mises à contribution pour contribuer à « l'équation des talents ».
- Un bon leader fait toute la différence au sein d'une entreprise en difficulté; un bon leader peut motiver les gens à adopter les changements et à s'engager du fond du cœur.

IMPORTANCE DU COMMERCE BILATÉRAL POUR LE NORD-OUEST DU PACIFIQUE

L'honorable Rob Merrifield, C.P., député, *Chambre des communes du Canada*

- Le Canada et les États-Unis entretiennent les plus importantes relations bilatérales commerciales dans le monde, mais nous devons tout de même chercher à atténuer notre frontière commune et à accroître la productivité.
- Tous les événements qui surviennent sur la scène mondiale ont une incidence sur le commerce.
- Le Plan d'action sur les marchés mondiaux du Canada cible des secteurs qui affichent une croissance pour le commerce.
- Le Canada doit pouvoir soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. Le plan d'action Par-delà la frontière et les initiatives de collaboration en matière de réglementation sont des outils qui nous permettent de nous attaquer au protectionnisme ainsi qu'aux obstacles à la frontière que le Canada partage avec les États-Unis.
- L'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne est l'accord commercial le plus exhaustif du monde. En comparaison, l'ALENA semble désuet.
- Le Canada signe des accords de libre-échange et participe à diverses négociations commerciales.

L'honorable Ron Cannan, C.P., député, *Chambre des communes du Canada*

- L'un des signes les plus clairs montrant que le commerce mène au développement économique est probablement apparu lorsque les pays du monde entier ont essayé de se remettre de la récente crise économique et financière mondiale. En réaction à cette crise, les dirigeants des pays membres du Groupe des vingt (G20) se sont réunis en novembre 2008, et ce groupe est ainsi devenu le principal forum de coopération économique à l'échelle nationale.
- Comme le montrent bon nombre de déclarations faites par les dirigeants des pays membres du G20, y compris par le premier ministre du Canada et le président des États-Unis, le protectionnisme est perçu comme une orientation stratégique à éviter. Par exemple, en 2008, les dirigeants ont souligné à quel point il était important de rejeter le protectionnisme et de ne pas adopter une orientation égocentrique en période d'incertitude financière. Ils se sont aussi engagés à ne prendre aucune des trois mesures suivantes jusqu'à la fin de 2010 :
 - ériger de nouveaux obstacles aux investissements ou au commerce des produits et services;
 - imposer de nouvelles restrictions en ce qui concerne les exportations;
 - mettre en œuvre des mesures qui vont à l'encontre de celles de l'OMC pour stimuler les exportations.
- Lors de leur réunion d'avril 2009, les dirigeants des pays membres du G20 se sont de nouveau engagés à s'abstenir d'ériger de nouveaux obstacles aux investissements ou au commerce, d'imposer de nouvelles restrictions en ce qui concerne les exportations ou encore de mettre en œuvre des mesures qui vont à l'encontre de celles de l'OMC. À ce moment, ils se sont aussi engagés à signaler toute mesure de ce type à l'OMC et à prendre des mesures correctives le plus rapidement possible.
- Le protectionnisme, de même que l'appui continu au libre-échange et aux investissements, qui sont perçus comme des outils menant à la reprise économique, ont également été à l'ordre du jour de la rencontre de septembre 2009 des dirigeants des pays membres du G20. Ceux-ci ont alors indiqué qu'il était essentiel de poursuivre la relance du commerce et des investissements à l'échelle internationale afin de rétablir la croissance mondiale et qu'il fallait s'unir pour lutter contre le protectionnisme et garantir un marché ouvert et libre.
- Même si les dirigeants des pays membres du G20 s'étaient engagés à appuyer le libre-échange et les investissements et à éviter les mesures visant à restreindre le commerce, des commentateurs ont fait valoir que certains pays n'ont pas respecté leurs engagements à cet égard.

- Des recherches menées par la Banque mondiale indiquent que des politiques protectionnistes ont été adoptées après les engagements pris par les dirigeants des pays membres du G20, et certaines organisations, comme l'OMC et le Fonds monétaire international, ont fait valoir que le protectionnisme menace la reprise après la crise financière et économique qui a secoué le monde entier.
- Les dispositions « Buy American » (achat américain) des États-Unis sont un exemple d'attitude protectionniste qui doit être évitée.
- Même si, en 2010, le Canada et les États-Unis sont parvenus à un accord avantageux pour les deux parties en ce qui concerne l'approvisionnement dans le contexte de la loi américaine sur la relance et le réinvestissement, qui prévoyait un plan de relance de 787 milliards de dollars approuvé par le Congrès américain en 2009 ainsi que des exigences « Buy American » pour le fer, l'acier et les produits manufacturés, et même si les États-Unis avaient indiqué qu'ils prenaient au sérieux leurs obligations énoncées à l'article XXII.6 de l'Accord sur les marchés publics de l'OMC, qui a été révisé, le Canada continue de s'inquiéter des mesures prises par les États-Unis en ce qui concerne les dispositions « Buy American ».
- En juin, lors d'une rencontre du comité de l'OMC qui supervise l'Accord sur les marchés publics, le Canada s'est opposé aux exigences « Buy American » énoncées dans diverses lois déjà adoptées ou devant être adoptées.
- Apparemment, l'Union européenne, le Japon et Hong Kong partagent les préoccupations du Canada, et il y a environ un an, des associations commerciales des États-Unis ont invité les législateurs du Congrès américain à s'opposer aux lois comprenant des dispositions « Buy American », entre autres parce que de telles dispositions pourraient motiver d'autres pays à imposer des mesures similaires, qui nuiraient aux exportateurs des États-Unis. Au Congrès, certains législateurs s'opposent à ces exigences.
- Au Canada et ailleurs, les dispositions « Buy American » sont perçues comme des mesures protectionnistes qui nuisent au commerce. Le Canada et les États-Unis, qui partagent des marchés et des chaînes d'approvisionnement intégrés et qui entretiennent les liens les plus importants du monde pour ce qui est du commerce et des investissements, doivent travailler en plus étroite collaboration; il ne devrait pas exister de telles restrictions entre ces deux partenaires.
- Au moment où le Canada cherche à établir des échanges commerciaux libres et équitables et à réduire les obstacles au commerce avec les États-Unis et d'autres pays, on tente aussi de réduire les obstacles au commerce entre les provinces et les territoires du Canada.
- Même si l'Accord sur le commerce intérieur, qui est entré en vigueur il y a 20 ans, est un outil important qui permet de réduire les obstacles au commerce interprovincial et interterritorial et, par conséquent, d'accroître la prospérité, certains estiment que cet accord doit être mis à jour, car selon certaines estimations, les obstacles au commerce interne pourraient coûter 50 milliards de dollars par année.

- Même si des mesures sont prises en ce qui concerne le transport de boissons alcoolisées d'une province ou d'un territoire à l'autre, dans d'autres domaines, les obstacles au commerce interne peuvent nuire à la prospérité des entreprises et limiter les choix des consommateurs. Il serait donc bon de consacrer des efforts à certains de ces domaines, comme les suivants :
 - l'inscription et les rapports extraprovinciaux/extraterritoriaux des entreprises;
 - les normes associées aux récipients sous pression, comme les chaudières;
 - les mélanges laitiers, comme les mélanges lait-soya;
 - les préférences en ce qui concerne l'approvisionnement en acier;
 - les services offerts dans le contexte du chapitre de l'Accord sur le commerce intérieur qui porte sur les marchés publics;
 - la mobilité de la main-d'œuvre.
- L'élimination des obstacles inutiles, qu'ils soient internes ou internationaux, envoie le bon message, permet d'offrir plus de choix, peut donner lieu à des prix plus bas et appuie la prospérité.

LE POINT SUR LE CONSEIL DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION CANADA-ÉTATS-UNIS

Bob Carberry, *Bureau du Conseil privé du Canada* et Alex Hunt, *cabinet du président*

- Tant le Canada que les États-Unis ont un système réglementaire solide, mais les systèmes de ces deux pays sont indépendants; cela donne donc lieu à des exigences répétitives et à des coûts plus élevés.
- Le Canada et les États-Unis ont collaboré afin d'harmoniser leur réglementation, y compris dans le contexte du Conseil de coopération en matière de réglementation, qui a été annoncé en février 2011. Au départ, le Conseil a surtout cherché à accroître la coopération en matière de réglementation sur des enjeux spécifiques visant divers domaines de réglementation.
- Étant donné que le Canada et les États-Unis coopèrent en matière de réglementation, il est probable qu'on observe des gains d'efficacité et d'efficience. À l'avenir, les deux pays se concentreront sur la coopération systémique en matière de réglementation; ils établiront des partenariats plus étroits, échangeront des renseignements et collaboreront en ce qui concerne le financement. En outre, les intervenants seront eux aussi intégrés aux nouveaux processus, et on adoptera une mentalité axée sur les possibilités et les avantages.
- La prochaine étape en ce qui concerne la coopération en matière de réglementation, qu'on appelle le plan prospectif conjoint, sera dévoilée bientôt.

OBSERVATIONS DES INTERVENANTS AU SUJET DE LA COOPÉRATION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION

Chris Sands, *Hudson Institute*

- La coopération en matière de réglementation entre les États-Unis et le Canada représente un processus important et révolutionnaire; elle suppose que les deux pays doivent collaborer, réduire la paperasserie et simplifier la bureaucratie.
- Le modèle de coopération en matière de réglementation qui est utilisé par l'Australie et la Nouvelle-Zélande suppose une reconnaissance mutuelle complète, sauf dans les domaines où des exceptions ont été négociées.
- Il est peu probable que le président des États-Unis se voit bientôt confier des pouvoirs en ce qui concerne la promotion du commerce.
- Puisque le président Obama n'a pas de pouvoirs de ce type, les États-Unis et l'Union européenne pourraient établir un groupe de coopération en matière de réglementation.
- Le Conseil de coopération en matière de réglementation est un modèle qui pourrait être utilisé par les États ainsi que par les provinces et les territoires pour les projets relatifs à l'infrastructure transfrontalière, aux espèces envahissantes, aux diplômes ainsi qu'aux produits utilisés pour la fracturation hydraulique, entre autres.

Jeff Morris, représentant, *Assemblée législative de l'État de Washington*

- Étant donné que les chaînes d'approvisionnement du secteur manufacturier sont très intégrées de part et d'autre de la frontière Canada–États-Unis, un changement qui survient dans un pays touche aussi l'autre pays.
- Les États ont accès à de nombreuses tribunes; ils peuvent ainsi se réunir et discuter des questions d'intérêt commun.
- Les efforts d'harmonisation déployés par les États-Unis et le Canada ont donné lieu à des avantages, y compris des économies qui sont plus intégrées qu'à l'heure actuelle.

Dennis Prouse, *CropLife Canada*

- Dans de nombreux pays, des entreprises font des affaires de part et d'autre d'une frontière commune.
- En ce qui concerne la coopération entre le Canada et les États-Unis en matière de réglementation, il n'est pas nécessaire d'établir un superorganisme pour coordonner les efforts; au lieu de cela, les organismes existants devraient pouvoir travailler directement avec leurs homologues de l'autre pays.

- Il faut prendre les mesures suivantes :
 - réduire le fardeau de la collecte de données associée aux règlements;
 - envisager la possibilité d'examiner conjointement les règlements;
 - appuyer la transmission électronique des renseignements relatifs à la réglementation.
- Les règlements doivent suivre la technologie, qui évolue rapidement.
- Tant le Canada que les États-Unis ont un système réglementaire fondé sur des données scientifiques ainsi que des lois sur le commerce fondées sur des règles.

Bill Tam, *Association de l'industrie technologique de la Colombie-Britannique*

- Les petites entreprises ont des ressources limitées et elles doivent se concentrer sur leurs grandes priorités.
- Il faut apporter des améliorations, notamment dans les domaines suivants :
 - la mobilité de la main-d'œuvre;
 - la réforme des droits de propriété intellectuelle;
 - l'harmonisation par les organismes de normalisation.

Patrick Kole, *Idaho Potato Commission*

- Les mesures sanitaires et phytosanitaires sont utilisées pour restreindre les échanges commerciaux.
- Il faut faire confiance aux organismes de réglementation, qui doivent se concentrer sur les données scientifiques.
- Parce qu'ils jouent un rôle de laboratoire, les États, les provinces et les territoires devraient mener la charge en déterminant ce qui fonctionne.

Larry Delver, *Producteurs de bœuf de l'Alberta*

- La prospérité du Canada et des États-Unis, qui sont chacun le client le plus important de l'autre pays, passe par les exportations; cela dit, chaque pays ne doit pas être le seul marché de l'autre pays.
- Les différends entre le Canada et les États-Unis donnent lieu à un manque de confiance envers nos produits et ont des répercussions négatives sur nos marchés d'exportation.
- Le Canada et les États-Unis devraient résoudre leurs différends et répondre aux demandes communes de leurs partenaires commerciaux.

DÎNER-CONFÉRENCE

Bruce Heyman, ambassadeur des États-Unis, *Département d'État des États-Unis*

- Le monde dans lequel nous vivons est de plus en plus complexe.
- La relation entre les États-Unis et le Canada, qui est solide et dynamique, comprend à la fois des défis et des possibilités; les enjeux liés à la frontière jouent un rôle clé dans cette relation.
- Le plan d'action Par-delà la frontière s'inscrit dans un dialogue qui, essentiellement, a été entrepris après les attaques terroristes du 11 septembre 2001. Des améliorations sont apportées et les deux pays travaillent en collaboration.
- La quantité de produits et le nombre de personnes qui traversent les frontières internationales augmentent de façon exponentielle.
- Étant donné que les coûts associés à la transmission de renseignements sur papier sont élevés, il serait bon d'avoir davantage recours à la technologie, notamment à la transmission électronique des données et à l'identification par radiofréquence.
- Au lieu de mettre l'accent sur ce que nous savons déjà, nous devrions plutôt nous concentrer sur ce que nous ne savons pas. De plus, au lieu d'axer nos efforts sur les besoins actuels, nous devrions nous concentrer sur les besoins futurs.
- Le traitement devrait être effectué à l'extérieur des points d'entrée.

Gary Doer, ambassadeur du Canada, *ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement du Canada*

- Le Canada et les États-Unis sont des alliés fiables en ce qui concerne les enjeux de taille.
- La sécurité du périmètre a été établie il y a 55 ans par l'entremise du NORAD, qui gère les risques bien avant qu'ils atteignent la frontière. Le même principe s'applique pour le plan d'action Par-delà la frontière.
- Dans le cadre de l'initiative Shiprider, le Canada et les États-Unis gèrent conjointement les risques sur l'eau; cette gestion conjointe est particulièrement importante dans un monde où les ressources sont limitées.
- Le risque, la protection des renseignements personnels, le commerce et le tourisme sont mieux gérés lorsque les pays s'occupent conjointement ces domaines.
- La valeur du commerce bilatéral est évaluée à 2 milliards de dollars par jour, et le Canada achète plus de produits et de services des États-Unis que de tous les pays de l'Union européenne réunis.
- Il est probable que le Canada et les États-Unis continueront de collaborer pendant les négociations relatives au Partenariat transpacifique.

- Il est possible pour l'Amérique du Nord de devenir autonome sur le plan énergétique au cours des cinq prochaines années et de réduire les émissions de gaz à effet de serre :
 - en assurant l'efficacité;
 - en utilisant des sources d'énergie renouvelable;
 - en développant le secteur gazier;
 - en développant le secteur pétrolier.
- L'Amérique du Nord doit établir un réseau nord-sud et est-ouest fiable, qui offre des sources d'énergie renouvelable et non renouvelable.
- Il y a quatre ans, 19 % du pétrole étranger importé par les États-Unis provenait du Canada; maintenant, cette proportion a grimpé à 33 %.
- Lorsqu'il faut transporter de grandes quantités de pétrole, il est plus judicieux d'avoir recours à des pipelines qu'à des wagons, car ce mode de transport coûte moins cher, est plus sécuritaire et produit moins d'émissions.

AVENIR DU PLAN D'ACTION PAR-DELÀ LA FRONTIÈRE

David Francis, *UPS*

- Nous devrions surtout chercher à accroître la valeur et le volume des échanges commerciaux.
- Ceux qui expédient des marchandises de l'autre côté de la frontière pour la première fois éprouvent parfois des problèmes en ce qui concerne les formalités administratives.

L'honorable Rob Merrifield, C.P., député, *Chambre des communes du Canada*

- Pour ce qui est du projet de pipeline Keystone XL, le message environnemental est positif.
- Par rapport au transport ferroviaire, le transport par pipeline est plus sécuritaire et produit moins d'émissions de gaz à effet de serre.
- Du point de vue des États-Unis, le pétrole canadien devrait remplacer le pétrole vénézuélien.
- Les États-Unis devraient cesser d'interjeter appel des décisions de l'OMC en ce qui concerne la mention du pays d'origine sur l'étiquette; ils devraient plutôt travailler avec le Canada pour trouver une solution.

Chris Sands, *Hudson Institute*

- Une bonne partie des efforts soutenus sont déployés à la frontière que le Canada et les États-Unis partagent.
- Le concept des projets pilotes devrait être étendu de manière à créer des régions pilotes, et les États, les provinces ainsi que les territoires devraient participer à titre de partenaires.
- Il faudrait mettre davantage l'accent sur la transmission électronique des données et sur la capacité d'extraire ces données.
- Il faudrait porter une attention particulière aux coûts associés à la conformité à la frontière que partagent le Canada et les États-Unis, car ils peuvent avoir un effet dissuasif pour les petites et moyennes entreprises.

Jim Phillips, *Alliance canado-américaine sur le trafic frontalier*

- Le processus de passage à la frontière entre le Canada et les États-Unis devrait être optimisé.
- Le plan d'action Par-delà la frontière comporte certains avantages, mais nous devrions continuer de déployer des efforts pour que les commerçants dignes de confiance puissent eux aussi profiter des avantages que NEXUS confère aux voyageurs dignes de confiance.

Dave Cowen, *The Butchart Gardens*

- Le Canada et les États-Unis sont chacun le marché touristique le plus important de l'autre pays.
- Le Canada et les États-Unis doivent avoir des processus parallèles en ce qui concerne la délivrance de visas, et ces processus doivent respecter la souveraineté de chaque pays.
- Du point de vue touristique, le Canada et les États-Unis font concurrence à des pays et à des régions qui atténuent les obstacles au tourisme. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que l'Union européenne comprend 28 pays.

Steve Cryne, *Conseil canadien de mutation d'employés*

- Il existe un lien entre la mobilité de la main-d'œuvre et la compétitivité; c'est entre autres pour cette raison qu'il faut améliorer la mobilité de la main-d'œuvre de part et d'autre de la frontière Canada–États-Unis.
- Les employeurs doivent avoir la possibilité d'envoyer des employés de l'autre côté de la frontière tout en leur offrant certitude et prévisibilité.
- L'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne comprend de meilleures dispositions sur la mobilité de la main-d'œuvre que celles figurant dans l'ALENA.

Bob Steele, *ministère des Transports de la Colombie-Britannique*

- Le programme NEXUS est une véritable réussite et il doit être élargi.
- Il faut prévoir plus d'endroits où tenir les entrevues pour le programme NEXUS.
- Certains volets du processus d'approbation du programme NEXUS devraient être offerts là où les gens se trouvent; ainsi, des entrevues « itinérantes » devraient avoir lieu dans les collectivités, aux points d'entrée, et par vidéoconférence.

Bruce Heyman, ambassadeur des États-Unis, *Département d'État des États-Unis*

- Même si le plan d'action Par-delà la frontière offre des avantages dans certains domaines, il existe des contraintes budgétaires, et il faut aussi trouver de nouvelles sources de revenus (par exemple des frais d'utilisation); de plus, il faut optimiser le recours à la technologie.
- Il faudrait utiliser la technologie, plutôt que des ressources humaines, aux points d'entrée qui sont moins achalandés.
- Certains corridors de commerce de l'Amérique du Nord se sont formés naturellement à la verticale.
- Le nombre d'inscriptions au programme NEXUS devrait augmenter, et il faudrait élargir le spectre des personnes et des circonstances dignes de confiance.
- Les projets pilotes menés dans le cadre du plan d'action Par-delà la frontière ont été caractérisés par l'innovation et la créativité.

Gary Doer, ambassadeur du Canada, *ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement du Canada*

- Le programme NEXUS est excellent, et il devrait être élargi et assoupli, notamment pour ce qui est de l'endroit où les entrevues ont lieu.
- Même si l'extraction de données est une bonne idée, le Canada et les États-Unis sont des pays souverains et il est difficile de conclure une entente en ce qui concerne la protection des renseignements personnels, par exemple.
- Les États-Unis ont une frontière au nord et au sud, et ces frontières sont différentes à certains égards.

SERVICE DES DOUANES ET DE LA PROTECTION DES FRONTIÈRES DES ÉTATS-UNIS

Gil Kerlikowske, *département de la Sécurité intérieure des États-Unis*

- Plus les États-Unis et le Canada travaillent en étroite collaboration et harmonisent leurs activités, plus les résultats sont positifs pour tous.
- Toutes les activités entreprises par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis comprennent une évaluation du risque.

- Aux États-Unis, il est essentiel de procéder à une réforme exhaustive du système d'immigration.
- La technologie change la donne et elle doit être mise à contribution dans la mesure du possible pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité, entre autres.
- Étant donné que de plus en plus de données sont offertes sous forme électronique, il y aura extraction des données.
- Les initiatives à guichet unique sont rentables.
- Les États-Unis et le Canada sont des pays souverains qui ont des principes différents en ce qui concerne la protection des renseignements personnels.
- Les projets pilotes permettent de cerner les mesures efficaces et inefficaces.
- Il est essentiel de garantir la sécurité des chaînes d'approvisionnement et de réaliser les activités liées à celles-ci en temps opportun.
- Les gens veulent faire des affaires dans un contexte sûr.

AU-DELÀ DU PLAN D'ACTION PAR-DELÀ LA FRONTIÈRE

Kevin O'Shea, *Bureau du Conseil privé du Canada*

- Le plan d'action Par-delà la frontière et le Conseil de coopération en matière de réglementation font partie de la transformation de la gestion de la frontière commune du Canada et des États-Unis.
- Le plan d'action Par-delà la frontière a une vaste portée, et il faudra du temps pour obtenir tous les résultats prévus; les résultats obtenus sont présentés dans les rapports sur la mise en œuvre.
- Les deux pays vont adopter une approche axée sur le périmètre pour ce qui est de la sécurité.

Bradd Skinner, *département de la Sécurité intérieure des États-Unis*

- Il faut faire la promotion du programme NEXUS auprès des touristes et des voyageurs d'affaires.
- Il faut favoriser la participation aux programmes destinés aux commerçants dignes de confiance.
- L'identification par radiofréquence est une technologie utile.
- Il est avantageux d'en apprendre le plus possible sur la circulation des biens et des personnes de part et d'autre de la frontière Canada–États-Unis.

DÉJEUNER-CONFÉRENCE

Mike Hamilton, *Bureau du dirigeant principal de l'information de l'État de Washington*

- Tout ce que nous savons requiert une infrastructure de technologie de l'information.
- La cybersécurité est un enjeu économique et régional.
- L'interruption des services gouvernementaux a une incidence sur le secteur privé.
- Les cyberattaques peuvent avoir une incidence sur les domaines suivants, par exemple :
 - le traitement des eaux;
 - la purification de l'eau;
 - la distribution de l'énergie;
 - les réseaux de communication, y compris ceux des centrales 911, des centres d'appels, des organismes d'application de la loi, des pompiers et des intervenants d'urgence.
- La Garde nationale évalue les infrastructures locales essentielles et élabore des plans d'intervention pour l'ensemble de l'État en cas de perturbations cybernétiques importantes.

ENJEUX, DÉFIS ET POSSIBILITÉS LIÉS À LA GESTION DE L'EAU AU XXI^e SIÈCLE

Jim Honeyford, sénateur, *Assemblée législative de l'État de Washington*

- Plusieurs enjeux liés à l'eau doivent être abordés, dont les eaux pluviales, le contrôle des inondations et l'approvisionnement en eau.
- Selon un point de vue, la neige représente en quelque sorte le réservoir d'un État.

Arne Roblan, sénateur, *Assemblée législative de l'Oregon*

- Le Nord-Ouest du Pacifique est une région intégrée formée de nombreux États, provinces et territoires qui dépendent les uns des autres.
- Dans certains cas, l'eau va vers le Nord avant d'aller vers le Sud.
- Le stockage de l'eau est un enjeu important, y compris l'endroit où elle est stockée et l'endroit où l'on s'approvisionne pour être en mesure de la stocker.

Kathleen Williams, représentante, *Assemblée législative du Montana*

- Il existe d'importants enjeux liés à l'eau, dont les suivants :
 - il faut entretenir un dialogue constructif en ce qui concerne les changements climatiques et la concurrence pour l'utilisation de l'eau, entre autres;
 - la planification efficace des eaux par les États;
 - il faut partager les ressources en eau accessibles.
- Il faudrait favoriser la conservation de l'eau et promouvoir les nouvelles technologies relatives à l'eau.
- Il faut accroître l'étendue des relations entre les décideurs et les instituts de recherche.

Jim Ogsbury, *Western Governors' Association*

- L'eau est l'une des plus importantes forces qui unifient les États de l'Ouest des États-Unis et leurs gouverneurs.
- Puisque les besoins en eau varient à l'échelle des États-Unis, ce sont les États qui sont les mieux placés pour s'attaquer aux enjeux liés à l'eau, puisque ce sont eux qui possèdent les connaissances et l'expertise, par exemple, en la matière.

Lynn Kriwoken, *ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique*

- L'eau est essentielle à la santé, à la sécurité, aux collectivités, à l'économie et à l'environnement, entre autres.
- Il existe d'importants enjeux liés à l'eau, dont les suivants :
 - les changements climatiques;
 - le développement de l'économie et des ressources;
 - la sécurité alimentaire;
 - la croissance de la population et le développement urbain;
 - les connaissances sur l'eau dont nous disposons.
- Lorsqu'il est question de l'eau, il peut être pertinent de tenir compte des principes clés suivants :
 - protéger l'état des cours d'eau et du milieu aquatique;
 - prendre en compte l'eau dans les décisions relatives à l'utilisation des terres;
 - réglementer et protéger l'utilisation des eaux souterraines;
 - réglementer l'utilisation de l'eau lorsque celle-ci se fait rare;

- améliorer la sécurité, l'utilisation, la gestion efficace et la conservation de l'eau.
- mesurer l'utilisation de l'eau et produire des rapports à ce sujet.
- établir diverses approches de gouvernance en ce qui concerne l'eau.
- L'eau est un sujet touchant personnellement les gens, qui sont un moteur de changement en ce qui concerne cette ressource et son utilisation.

Andy Ridge, *ministère de l'Environnement et du Développement durable des ressources de l'Alberta*

- L'eau est un enjeu lié non seulement aux changements climatiques, mais aussi à la cybersécurité.
- Parmi les domaines sur lesquels il importe d'axer nos efforts en ce qui concerne l'eau, mentionnons les suivants :
 - l'atténuation des inondations;
 - les espèces envahissantes;
 - les zones humides;
 - les lacs;
 - l'utilisation de l'eau;
 - le stockage de l'eau;
 - les systèmes de traitement de l'eau potable et des eaux usées.
- La demande en eau augmente en fonction de la croissance de la population et du développement économique.

Larry Doke, député, *Assemblée législative de la Saskatchewan*

- Même si, dans l'ensemble, l'approvisionnement en eau semble adéquat, l'eau ne se trouve peut-être pas là où on en a besoin.
- De nombreuses régions doivent mettre à niveau leurs infrastructures relatives à l'eau.
- À certains égards, le drainage des eaux représente un problème du point de vue agricole.

Heather Jirousek, *gouvernement du Yukon*

- Il existe d'importants enjeux liés à l'eau, dont les suivants :
 - les eaux souterraines;
 - l'accès à l'eau potable;

- l'utilisation durable de l'eau;
- l'échange de renseignements sur l'eau;
- les changements climatiques.

DÎNER-CONFÉRENCE

Steve Bullock, gouverneur du Montana

- Pour réussir, il faut s'unir, travailler en collaboration et demeurer unis.
- Contrairement au gouvernement fédéral des États-Unis, les gouvernements des États américains ainsi que des provinces et des territoires canadiens sont à la recherche de solutions; ils ne mettent pas l'accent sur la partisanerie.
- Il est possible d'être responsables sur le plan fiscal, tout en s'occupant des citoyens comme il se doit.
- Les parties doivent collaborer afin d'exercer une réelle influence; il est déraisonnable de s'attendre à ce que le gouvernement ou le secteur privé fasse tout par lui-même.
- Ceux qui dirigent les entreprises accordent beaucoup d'intérêt aux systèmes d'éducation, car ils ont besoin d'un nombre suffisant de travailleurs possédant les compétences requises.
- Les problèmes peuvent donner lieu à des possibilités.

SÉCURITÉ ET CAPACITÉ FERROVIAIRES : PRÉPARATION ET INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT D'HYDROCARBURES

Richard Neufeld, sénateur, *Sénat du Canada*

- La sécurité ferroviaire, ou l'absence de sécurité en la matière, fait la manchette, surtout à cause des déraillements, des explosions et des incendies, comme ceux qui sont survenus à Lac-Mégantic, au Québec, il y a à peine plus d'un an, à Gainford, en Alberta, en octobre 2013, près d'Aliceville, en Alabama, en novembre 2013, près de Casselton, dans le Dakota du Nord, en décembre 2013, à Plaster Rock, au Nouveau-Brunswick, en janvier 2014, et à Lynchburg, en Virginie, en avril 2014.
- Il y a presque un an, le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles (le Comité sénatorial de l'énergie) a publié un rapport intitulé *Transporter l'énergie en toute sécurité : Une étude sur la sécurité du transport des hydrocarbures par pipelines, navires pétroliers et wagons-citernes au Canada*; le comité avait entrepris cette étude le 28 novembre 2012, environ sept mois avant la catastrophe de Lac-Mégantic.
- Étant donné que l'on produit de plus en plus d'hydrocarbures en Amérique du Nord et qu'il faut trouver des débouchés et diversifier les marchés d'exportation, l'étude menée par le Comité sénatorial de l'énergie avait pour objectif

« d'examiner l'état actuel des plans de prévention et d'urgence en cas de déversements, ainsi que les régimes réglementaires encadrant la préparation et les interventions en matière d'urgence relevant de la compétence fédérale, et de faire des recommandations afin d'améliorer la sécurité du public et la protection de l'environnement ».

- Même si la grande majorité des hydrocarbures canadiens sont transportés en toute sécurité, sans qu'il ait d'incident, par les pipelines, les navires pétroliers et les wagons-citernes, aucune activité n'est sans danger, et il arrive que des accidents se produisent. Les problèmes liés au transport ferroviaire des hydrocarbures ont pris une grande importance à la suite de la catastrophe de Lac-Mégantic, qui est survenue au moment où le Comité sénatorial de l'énergie mettait la touche finale à son rapport.
- Quelques mois après la publication du rapport du Comité sénatorial de l'énergie, la ministre fédérale des Transports du Canada a demandé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes du Canada (le Comité des transports de la Chambre des communes) d'étudier le système canadien permettant de garantir la sécurité du transport des marchandises dangereuses, de même que le rôle joué par les systèmes de gestion de la sécurité dans tous les modes de transport; en juin 2014, le Comité des transports de la Chambre des communes a présenté son rapport intitulé *Rapport intérimaire sur l'examen de la sécurité ferroviaire*, et il poursuivra ses travaux en mettant l'accent sur le transport aérien, maritime et terrestre.
- Les pipelines assurent le transport de près de 97 % de la production quotidienne de gaz naturel et de pétrole de la zone côtière vers les marchés du Canada et des États-Unis; au Canada, on compte environ 71 000 kilomètres de pipelines sous réglementation fédérale, et la majorité d'entre eux sont des pipelines de transport des matières brutes, et non des pipelines de collecte ou de distribution.
- De 2000 à 2011, 99,9996 % du pétrole brut et des produits pétroliers ont été transportés par les pipelines sous réglementation fédérale au Canada sans qu'il y ait de déversement; ce taux de réussite très élevé n'est pas étonnant, car les systèmes de transport du Canada sont très réglementés; ils comprennent des cadres réglementaires, des systèmes de gestion ainsi que des normes et des pratiques destinées à garantir la sécurité.
- Même si la prévention des accidents est au cœur de presque tous les aspects du système de pipelines, il arrive que des accidents se produisent et qu'il y ait une fuite de carburant. Deux des treize recommandations du Comité sénatorial de l'énergie portaient sur les pipelines :
 - Que l'Office national de l'énergie travaille en collaboration avec les sociétés réglementées et avec les experts du domaine de la culture de la sécurité à l'élaboration d'un programme obligatoire de vérification de la culture de sécurité;

- Que le gouvernement fédéral appuie les efforts visant à créer un point national de contact et d'information sur l'emplacement des infrastructures enfouies et encourage la mise sur pied de centres d'appel unique et de centres d'Info-excavation.
- Dans le cadre de son étude, le Comité sénatorial de l'énergie a appris que grâce aux navires pétroliers, le pétrole brut est le produit le plus commercialisé au monde; ainsi, des navires transportent du pétrole brut et d'autres produits pétroliers tous les jours dans presque tous les ports, partout dans le monde.
- Généralement, on considère que les navires pétroliers sont un mode de transport sûr et efficace pour de grandes quantités de pétrole brut, mais il peut y avoir des déversements qui auront des répercussions à long terme sur la vie marine ainsi que sur les collectivités côtières de la région touchée et les moyens de subsistance des personnes qui y habitent. Cela dit, les déversements majeurs causés par les navires pétroliers sont rares, et le dernier déversement majeur au Canada s'est produit il y a plus de 30 ans.
- D'un point de vue planétaire, le nombre de déversements majeurs attribuables à des navires pétroliers a diminué alors que parallèlement, le commerce pétrolier maritime a augmenté.
- Le Comité sénatorial de l'énergie a formulé cinq recommandations en ce qui concerne les déversements maritimes :
 - Que le Bureau de la sécurité des transports enrichisse et modernise sa base de données marine afin de fournir de l'information détaillée sur les déversements provenant de navires;
 - Que la capacité actuelle de préparation et d'intervention en cas de déversement soit relevée pour correspondre aux besoins établis pour chaque région;
 - Que l'on accorde une immunité généralisée aux organismes d'intervention maritime canadiens pour tous les déversements qui ne sont pas causés par un navire;
 - Que la capacité de préparation et d'intervention assignée à la Garde côtière canadienne fasse l'objet d'un agrément périodique;
 - Que, dans certaines régions et dans des circonstances bien définies, les organismes d'intervention agréés devraient être préautorisés à utiliser des dispersants, à procéder à une combustion contrôlée, ou bien à prendre d'autres contre-mesures appropriées.
- Depuis longtemps, le Canada transporte du pétrole brut par train, et les expéditions ferroviaires de pétrole brut sur longue distance ont augmenté rapidement, même si les coûts associés à ce mode de transport sont relativement plus élevés que ceux associés aux pipelines; en moyenne, les wagons transportent des marchandises dangereuses sans qu'il y ait d'incident dans 99,9 % des cas; c'est une moyenne seulement un peu plus faible que celle des pipelines.

- Entre 2000 et 2012, il y a eu 23 déversements d'hydrocarbures au Canada; dans la plupart des cas, il s'agissait de déversements mineurs.
- Pour ce qui est du transport ferroviaire des hydrocarbures, le comité a formulé les recommandations suivantes :
 - Que Transports Canada travaille en collaboration avec les compagnies de chemin de fer pour que les évaluations de la culture de sécurité existantes fassent automatiquement partie de son programme de vérification;
 - Que l'on mène une révision indépendante du régime de sécurité, des normes et des pratiques du secteur ferroviaire canadien;
 - Que Transports Canada revoie, en collaboration avec le département des Transports des États-Unis, l'utilisation de certains wagons-citernes et envisage d'accélérer l'adoption progressive de la nouvelle norme;
 - Que l'on mette en œuvre toutes les recommandations formulées par le commissaire à l'environnement et au développement durable dans son rapport de décembre 2011 sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses;
 - Que l'on impose des seuils minimaux pertinents pour la couverture d'assurance responsabilité afin de faire en sorte que les compagnies ferroviaires aient la capacité financière nécessaire pour couvrir les dommages causés par un incident majeur.
- Outre les 12 recommandations énoncées ci-dessus, le Comité sénatorial de l'énergie a également formulé une recommandation générale, qui est la suivante : Que l'Office national de l'énergie et Transports Canada crée un portail Web public offrant des cartes interactives fournissant de l'information détaillée sur les déversements et les incidents liés au transport du pétrole et du gaz.
- À la suite de la catastrophe survenue à Lac-Mégantic, le 6 juillet 2013, le gouvernement fédéral a pris diverses mesures. Par exemple, la ministre fédérale des Transports du Canada a publié plusieurs ordres préventifs et proposé des modifications réglementaires en ce qui concerne les exigences imposées à ceux qui importent du pétrole brut ou le transportent et à certaines sociétés ferroviaires qui transportent des marchandises, de même qu'en ce qui concerne la construction, la réfection et l'utilisation de certains wagons-citernes. Elle a également annoncé la création d'un groupe de travail multipartite, dont le mandat consistera à trouver des façons de renforcer la capacité d'intervention en cas d'urgence à l'échelle du Canada.
- Le gouvernement fédéral a également fait des annonces liées aux pipelines et aux navires pétroliers; par exemple, il a indiqué qu'il proposera des modifications aux lois et aux règlements afin d'éliminer le plafond par accident associé à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et d'imposer une responsabilité absolue aux sociétés de pipelines en cas de déversement à terre, entre autres.

Tim Meisner, *Transports Canada*

- Transports Canada a pris un engagement à trois volets en ce qui concerne le milieu marin et l'environnement ferroviaire :
 - la prévention;
 - les interventions et la préparation aux urgences;
 - la responsabilité et l'indemnisation.
- Le réseau de transport de marchandises joue un rôle important dans l'économie canadienne, et le transport ferroviaire est le moyen de transport le plus économique pour les marchandises.
- La catastrophe de Lac- Mégantic, au Québec, nous a permis de prendre conscience des problèmes de sécurité liés au transport du pétrole par train.
- Un processus d'inspection exhaustif permet de garantir la sécurité en cernant les problèmes qui pourraient se poser avant qu'ils causent des conditions dangereuses.
- La technologie peut être utilisée pour déterminer si un train réagit comme prévu.
- Le secteur ferroviaire met en œuvre des mesures volontaires qui visent à accroître la sécurité.

Respectueusement soumis,

L'honorable Janis Johnson,
sénatrice
Coprésidente
Groupe interparlementaire
Canada-États-Unis

Gord Brown, député
Coprésident
Groupe interparlementaire
Canada-États-Unis

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
ACTIVITÉ	24 ^e Sommet annuel de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique (PNWER)
DESTINATION	Whistler, Colombie-Britannique, Canada
DATES	Du 20 au 24 juillet 2014
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'honorable Jim Munson, sénateur L'honorable Richard Neufeld, sénateur
CHAMBRE DES COMMUNES	M. Gord Brown, député L'honorable Ron Cannan, C.P., député L'honorable Hedy Fry, C.P., députée
PERSONNEL	Mme Angela Crandall, secrétaire exécutive Mme June Dewetering, conseillère principale
TRANSPORT	6 214,31\$
HÉBERGEMENT	6 112,05\$
HOSPITALITÉ	0,00\$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	1 200,75\$
CADEAUX OFFICIELS	0,00\$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	4 882,16\$
TOTAL	18 409,27\$