

Canada - United States  
Inter-Parliamentary Group  
Canadian Section



Groupe interparlementaire  
Canada - États-Unis  
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne  
à la Réunion hivernale de la *National Governors  
Association* – Renforcer notre infrastructure en vue d'un  
avenir durable**

**Groupe interparlementaire Canada-États-Unis**

**Washington, D.C., États-Unis d'Amérique  
Du 21 au 23 février 2009**

# Rapport

Du 21 au 23 février 2009, le sénateur Jerry Grafstein, coprésident, et M. Dean Del Mastro, coprésident intérimaire, ont dirigé une délégation de la Section du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis lors de la réunion d’hiver de la *National Governors Association* (NGA) à Washington. Faisaient partie de la délégation la sénatrice Janis Johnson, vice-présidente, ainsi que M. Guy André, député, vice-président, l’honorable Scott Brison, C.P., député, M. Mark Holland, député, M. Brian Masse, député, vice-président, et M. Brad Trost, député, vice-président. Le thème des activités de la NGA en 2009, et notamment des réunions de février et de juillet, est « Renforcer notre infrastructure en vue d’un avenir durable ». Il s’agit du thème dont a choisi de discuter le gouverneur de la Pennsylvanie Ed Rendell, le président de la NGA cette année.

Fondée il y a 100 ans lorsque le président Theodore Roosevelt a réuni les gouverneurs des États pour discuter des ressources du pays, la NGA est le porte-parole des gouverneurs des 50 États, de trois territoires et de deux *commonwealths* des États-Unis. Elle est également une importante organisation de politique publique qui représente les gouverneurs au Capitole et auprès du gouvernement des États-Unis concernant des questions fédérales qui les touchent; la NGA élabore et met en œuvre des solutions aux défis en matière de politiques publiques.

La NGA est supervisée par un président, un vice-président et un comité de direction composé de neuf personnes; des gouverneurs participent à quatre comités permanents : développement économique et commerce; éducation, première enfance et main-d’œuvre; santé et services sociaux; ressources naturelles; les gouverneurs peuvent également faire partie de groupes de travail spéciaux et bipartites.

Lors de la réunion de février 2009, les quatre comités permanents ont siégé et des séances plénières ont été organisées. Il convient de souligner les séances suivantes :

- Séance plénière d’ouverture : Questions d’infrastructure et infrastructure énergétique au XXI<sup>e</sup> siècle;
- Discussion à propos du Miller Center et débat sur l’infrastructure;
- Comité du développement et du commerce : Le point sur les questions de forclusion;
- Comité de l’éducation, de la première enfance et de la main-d’œuvre : La transformation du système de main-d’œuvre – Relèvement des compétences des travailleurs américains;
- Comité de la santé et des services sociaux : La réforme des soins de santé;
- Comité des ressources naturelles : L’infrastructure énergétique – Un élément essentiel pour l’économie du XXI<sup>e</sup> siècle;
- Séances spéciale : Financement innovateur de l’infrastructure, responsabilisation et durabilité;

- Séance plénière de clôture : Pratiques exemplaires à l'échelle internationale dans le domaine des infrastructures – Idées à l'intention des gouverneurs.

Des membres du GIP assistent aux réunions d'hiver et d'été de la NGA depuis plusieurs années déjà. Lors de cette dernière réunion d'hiver, les délégués canadiens ont pu poursuivre leur dialogue avec les gouverneurs sur des sujets d'intérêt commun comme les dispositions « Buy American » – dispositions visant à encourager les Américains à acheter des produits des É.-U. – prévues dans le plan de relance de l'économie américaine, les permis de conduire améliorés, les postes frontaliers, le commerce énergétique bilatéral et le commerce du bois d'œuvre. Plus particulièrement, des discussions ont eu lieu avec les 33 gouverneurs répertoriés à l'annexe A.

Les échanges avec les gouverneurs permettent aux membres canadiens du GIP de mieux cerner les points de convergence des politiques nationales respectives, d'entamer des dialogues sur les points de divergence, d'encourager les échanges d'information et de promouvoir une meilleure compréhension sur des sujets de préoccupation communs. De plus, les réunions de la NGA constituent pour le GIP un excellent moyen de recueillir de l'information sur les enjeux étatiques qui ont une incidence sur le Canada et de se prononcer à leur sujet. Il est prévu que des représentants du GIP continueront d'assister aux réunions d'hiver et d'été de la NGA.

Le présent rapport résume les principaux points abordés au cours de la séance plénière et de certains comités permanents.

### **Séance plénière d'ouverture : Questions d'infrastructure**

**D<sup>r</sup> Frank Luntz**, *The Word Doctors*

- peu importe l'âge, le sexe, la région, l'appartenance politique, etc., les Américains souhaitent désespérément avoir des infrastructures qui « fonctionnent »;
- le public perçoit les infrastructures comme étant un droit, plutôt qu'un privilège;
- la responsabilisation est importante, et les Américains souhaitent que les choses se fassent correctement, plutôt que rapidement;
- plus la définition d'« infrastructure » sera large, plus on la soutiendra;
- on considère que l'infrastructure énergétique a relativement plus d'importance que les routes et voies publiques;
- le « processus » a de l'importance aux yeux des Américains et, pour eux, la façon dont on peut réparer l'infrastructure est aussi importante que les moyens pris pour le faire;
- les Américains sont prêts à payer plus pour avoir une meilleure infrastructure, comme le révèle une réponse à un sondage qui indique que 81 p. 100 des répondants sondés étaient prêts à absorber une augmentation d'un point d'impôt sur leur revenu pour appuyer les travaux d'infrastructure;

- pour les Américains, les priorités les plus importantes sont la responsabilisation et la transparence, et ils veulent que les fonds soient dépensés judicieusement et que les projets soient achevés en respectant les délais et le budget prévus;
- le public veut que les choses changent.

## **Séance plénière d'ouverture : Infrastructure énergétique au XXI<sup>e</sup> siècle**

### **T. Boone Pickens, *BP Capital Management***

- les Américains accomplissent beaucoup de choses, mais ils estiment ne pas s'en voir suffisamment attribuer le crédit;
- le plan Pickens a été créé en juillet 2008;
- environ 70 p. 100 du pétrole utilisé aux É.-U. est importé, et les É.-U. ont besoin de réduire leur dépendance envers le pétrole étranger;
- la population américaine s'établissant à 4 p. 100 de la population mondiale, les É.-U. utilisent 25 p. 100 du pétrole produit à l'échelle mondiale;
- les É.-U. utilisent de façon disproportionnée l'approvisionnement mondial en pétrole, et le fait que les É.-U. soient un pays aussi industrialisé n'a pas d'importance pour certaines personnes;
- en mettant l'accent sur l'énergie renouvelable, y compris l'énergie éolienne et solaire, les É.-U. pourraient devenir auto-suffisants en matière d'énergie;
- si les É.-U. avaient taxé l'essence au même titre que l'a fait l'Union européenne, un plus grand nombre d'Américains conduiraient de petites voitures;
- le gaz naturel est propre, bon marché, abondant et il faut inciter l'industrie du camionnage à l'utiliser;
- à l'heure actuelle, l'énergie est une question relativement plus importante que la crise financière.

### **John W. Rowe, *Exelon Corporation***

- les normes liées au portefeuille de l'énergie renouvelable, un système de plafonnement et d'échange, etc., sont en train d'être étudiées;
- le gaz naturel doit servir à produire de l'électricité;
- le prix d'une tonne de carbone non dépensée s'établit à 10 \$, tandis que le prix d'achat de l'énergie éolienne est de 70 \$;
- alors qu'un système de plafonnement et d'échange pourrait être l'option à préconiser pour tenter de fixer le prix du carbone, une taxe sur les hydrocarbures serait également avantageuse;
- les problèmes énergétiques ne peuvent pas être réglés de façon fragmentée;
- les questions liées au changement climatique et à l'énergie doivent être abordées;
- le plan de relance de l'économie américaine offre aux États des occasions uniques de faire des choix énergétiques judicieux;

- des compteurs intelligents, qui donnent une plus grande marge de manœuvre aux consommateurs, doivent être préconisés;
- un meilleur transport de l'énergie et un plus grand nombre de moyens d'assurer le transport de l'énergie sont requis;
- un approvisionnement énergétique est nécessaire, y compris l'énergie provenant du charbon et l'énergie nucléaire, en mettant constamment l'accent sur une énergie aussi propre que possible;
- idéalement, la conservation est la meilleure option à envisager.

### **Discussion à propos du *Miller Center* et débat sur l'infrastructure**

**Gouverneur Ed Rendell**, gouverneur de la Pennsylvanie

- bien que le plan de relance de l'économie américaine soit un premier pas important, il ne s'établit qu'à 5 p. 100 des 2,2 billions de dollars requis pour répondre aux besoins en infrastructure du pays;
- le plan de relance de l'économie américaine n'a pas mis l'accent sur le concept d'un plan d'infrastructure à long terme;
- un plan d'infrastructure de cinq à dix ans est requis; une telle initiative permettrait de créer des emplois, d'assurer la croissance économique, d'offrir des niveaux de sécurité accrus, d'améliorer la qualité de vie et d'accroître la compétitivité;
- la responsabilisation et la transparence doivent être des priorités clés lors du décaissement des fonds d'infrastructure;
- étant donné que les besoins de financement sont considérables, il faut faire preuve de créativité quant à la façon dont l'argent est dépensé et dont l'infrastructure est construite;
- le processus de sélection, soit ce qui est fait et à quel coût, ne doit pas relever des politiciens;
- étant donné que les délais liés au plan de relance de l'économie américaine sont serrés et que le financement est basé sur une politique de péremption, un État pourrait ne pas être capable de construire une nouvelle autoroute, mais il pourrait toutefois réparer une voie publique existante;
- les projets expérimentaux ne sont pas nécessaires puisque des pays agissent déjà ainsi;
- le prochain « gros investissement » en infrastructure risque d'être fait l'année prochaine avec le rétablissement de la *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act* (ISTEA) de 1991; si le statu quo lié au rétablissement de cette loi est maintenu, « nous sommes cuits »;
- d'après les résultats d'un sondage qui a été effectué, 81 p. 100 des Américains seraient prêts à absorber un point d'impôt supplémentaire sur leur revenu pour appuyer les investissements dans l'infrastructure.

## **Gouverneur Arnold Schwarzenegger**, gouverneur de la Californie

- l'infrastructure n'est pas un enjeu politique;
- pour veiller à ce que les Américains montrent de l'enthousiasme envers l'infrastructure, la question doit leur être présentée de façon appropriée, y compris en montrant sa pertinence dans la vie quotidienne des gens;
- de nombreux pays sont en train de créer des liaisons ferroviaires à grande vitesse;
- l'utilisation des terres et la croissance intelligente doivent être examinées;
- le plan de relance de l'économie américaine n'est pas parfait, mais il a été bien pensé;
- la réparation des infrastructures et la construction créent des emplois;
- un « plan directeur » national comportant les mécanismes de financement appropriés est requis;
- tous les investissements dans l'infrastructure créent des emplois;
- une mesure de la « puissance économique » est la rapidité du transport des marchandises et des personnes dans l'ensemble d'un État;
- une partie du budget doit être réservée à l'infrastructure;
- puisque tous les travaux nécessaires ne peuvent être exécutés avec les fonds publics, l'établissement de partenariats avec les secteurs public et privé doit être envisagé;
- les Américains doivent demander que leur pays soit reconstruit.

## **Douglas I. Foy**, *DIF Enterprises*

- en dernier ressort, nombre des décisions d'infrastructure les plus importantes sont prises par les gouverneurs;
- le plan de relance de l'économie américaine fournit peut-être une occasion unique de prendre les bonnes décisions;
- un programme national ou une stratégie nationale en matière d'infrastructure sont nécessaires;
- chaque dollar investi dans l'infrastructure doit être dépensé judicieusement;
- comme premier impératif, la réparation de l'infrastructure existante doit être examinée;
- tous les moyens de transport doit être traités de façon équitable;
- les cloisonnements entre les organismes chargés des travaux d'infrastructure doivent être éliminés;
- il faut assurer la transparence dans la façon dont les projets d'infrastructure sont sélectionnés et dans manière dont les fonds d'infrastructure sont dépensés;
- l'infrastructure doit être réparée dans les collectivités;

- l'expansion tentaculaire qui nuit à l'environnement peut être évitée si la croissance d'une économie est définie dans un cadre d'infrastructure déjà en place;
- le plan de relance de l'économie américaine a alloué des fonds importants au transport en commun;
- les fonds prévus dans le plan de relance de l'économie américaine sont fondamentalement neutres en ce qui a trait aux moyens de transport;
- quatre-vingt pour cent (80 p. 100) de tous les déplacements effectués aux É.-U. sont d'ordre personnel plutôt que professionnel;
- des stratégies de croissance intelligente sont nécessaires aux niveaux des États et des régions;
- une stratégie de « règlement préalable des problèmes » accélérera la création d'emplois, puisqu'il n'y aura pas de pertes de temps pour obtenir des permis, etc.;
- les É.-U. se sont laissés distancés par d'autres pays; bien que bon nombre des travaux de construction requis ont été achevés, certaines structures sont délabrées;
- des mesures législatives et un « autocrate » ou autre sont nécessaires pour assurer la coordination entre les ministères et les organismes, et ce, à la fois au niveau des États qu'au niveau fédéral;
- un État ne peut pas avoir de programme de logement sans programme de transport.

**JayEtta Hecker**, *The Bipartisan Policy Center*

- l'importance n'est pas d'améliorer la politique nationale en matière de transport, mais de se doter d'une politique nationale en matière de transport;
- les moyens d'amasser et de distribuer les fonds mettent en cause des questions associées aux aléas de la moralité;
- le système de financement des infrastructures ne fonctionne pas, ce qui fait que de fausses impressions sont données aux usagers et aux propriétaires;
- il est nécessaire d'avoir des objectifs clairs en matière d'infrastructure à l'échelle nationale, et les fonds fédéraux décaissés aux États doivent être associés à des résultats au chapitre du rendement;
- un nouvel accord de l'État fédéral est nécessaire pour l'infrastructure;
- les décisions d'infrastructure doivent être dépolitisées;
- à l'heure actuelle, les usagers paient seulement une partie des coûts d'infrastructure;
- les intérêts nationaux liés au transport doivent être formulés clairement;
- des investissements stratégiques sont requis;
- l'établissement d'objectifs de rendement permettra d'instaurer la confiance à l'égard des politiciens;

- alors que certaines personnes pensent que la cible est la création d'emplois, les emplois sont la pire procuration possible pour les genres d'investissements stratégiques axés sur le rendement qui sont requis;
- pour institutionnaliser l'infrastructure comme priorité nationale, des mesures législatives sont requises;
- bien que de nombreuses leçons puissent être tirées d'autres pays, il est important de reconnaître qu'ils ont fait leurs propres choix et que ceux-ci n'ont pas été faciles;
- un modèle plus précis de financement par les usagers qui tient compte des coûts environnementaux et d'autres coûts doit être examiné.

**Comité de l'éducation, de la première enfance et de la main-d'œuvre : La transformation du système de main-d'œuvre – Relèvement des compétences des travailleurs américains**

**Steven Lockard**, *TPI Composites*

- la conciliation travail-vie doit être prioritaire, tout comme la création d'emplois environnementaux;
- des emplois environnementaux peuvent être créés dans le domaine de l'énergie éolienne;
- l'énergie éolienne fait maintenant partie du courant dominant; il s'agit d'une source d'énergie bon marché qui n'émet pas d'émissions;
- beaucoup plus de travaux peuvent être exécutés dans le secteur de l'énergie éolienne, mais la crise financière a rendu son financement relativement difficile;
- il faut assurer l'instruction et la formation des travailleurs qualifiés dans le secteur de l'énergie éolienne;
- les gouvernements doivent appuyer la croissance de l'énergie éolienne et des emplois qui seraient créés en conséquence.

**Pamela Passman**, *Microsoft Corporation*

- les employés doivent assurer le perfectionnement de leurs compétences et se recycler continuellement pour actualiser leurs connaissances;
- les É.-U. doivent être à l'avant-garde des nouvelles technologies;
- un employé gagne en moyenne 100 \$ de plus par semaine s'il utilise un ordinateur au travail, et en moyenne 118 \$ de plus par semaine s'il utilise le courriel et Internet au travail;
- il est important de cerner correctement les besoins des employeurs et du marché pour répondre aux nouvelles exigences en matière de formation;
- la qualification et la formation des enseignants doivent être améliorées;
- Microsoft établit des partenariats avec les secteurs public et privé ainsi qu'avec des organisations communautaires dans le cadre de l'initiative « Elevate America », qui permettra à quelque 2 millions de personnes, au cours des trois

prochaines années, de répondre aux besoins en matière de formation en technologie au XXI<sup>e</sup> siècle.

### **Comité du développement et du commerce : Le point sur les questions de forclusion**

#### **Gouverneur Gregoire**, gouverneur de l'État de Washington

- la crise économique a débuté par des forclusions dans le marché du logement, et les conditions de ce marché continuent de se dégrader;
- l'État de Washington adopte une approche à trois volets pour s'attaquer à la crise :
  - amélioration des engagements en matière de financement;
  - accès à du financement à faible taux d'intérêt pour des propriétaires désignés;
  - financement pour aider les propriétaires à risque à changer leur hypothèque.
- des conseils sont prodigués aux propriétaires.

#### **Gouverneur Corzine**, gouverneur de l'État du New Jersey

- le New Jersey a instauré un certain nombre de mesures pour s'attaquer à la crise du logement, y compris :
  - processus de médiation lors de forclusions;
  - programme de modification des prêts pour des propriétaires désignés;
  - travail avec des organismes communautaires pour l'achat de maisons qui font l'objet d'une forclusion.

#### **Gouverneur Perdue**, gouverneur de l'État de la Caroline du Nord

- la Caroline du Nord a un programme de modification des prêts qui est géré par le commissaire des banques, ainsi qu'un processus d'arbitrage facultatif.

#### **Gouverneur Baldacci**, gouverneur de l'État du Maine

- dans le Maine, les banques communautaires sont bien réglementées et devraient faire partie intégrante de la solution au « borbier » hypothécaire.

### **Comité des ressources naturelles : L'infrastructure énergétique – Un élément essentiel pour l'économie du XXI<sup>e</sup> siècle**

#### **Pat Wood III**, *Wood3 Resources*

- en ce qui concerne l'énergie, nombre de questions liées à la production, à la distribution et à l'efficacité doivent être examinées;
- les É.-U. ont des réserves de charbon qui devraient suffire pour répondre aux besoins pendant deux siècles;

- des progrès importants ont été réalisés pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, mais davantage de progrès sont requis;
- les coûts liés à la capture et au stockage de CO<sub>2</sub> sont incertains;
- à certains égards, la politique publique devance la technologie;
- une gamme de sources d'énergie sont disponibles, y compris le pétrole, le gaz naturel, le charbon, l'énergie nucléaire, l'énergie éolienne, l'énergie solaire, l'énergie marémotrice, les biocombustibles et l'énergie géothermique;
- la production de pétrole est caractérisée par la volatilité des coûts;
- en ce qui a trait au gaz naturel, la volatilité des prix est très importante;
- aux É.-U., aucune nouvelle centrale nucléaire n'a été construite depuis les années 1990, et ces plans occasionnent un coût initial considérable;
- l'énergie nucléaire, l'énergie éolienne et l'énergie solaire risquent d'être les principales sources d'électricité à la fin du siècle;
- dans certaines régions des É.-U., y compris les États du Midwest et de l'Ouest, l'énergie éolienne enregistre une croissance rapide; ce type d'énergie est optimisé s'il y a de bons vents et que l'efficacité de son transport est assurée;
- l'énergie solaire est disponible à peu près partout aux É.-U.; des éoliennes pour la production d'électricité en réseau sont en train d'être construites;
- en ce qui a trait aux biocombustibles, les efforts doivent être axés sur l'utilisation de sources non liées à des aliments;
- pour ce qui est de l'acheminement du gaz naturel, la division entre les rôles du gouvernement fédéral et des États n'est pas claire.

**Jesse Berst**, *GlobalSmartEnergy.com*

- les fonds prévus dans le plan de relance de l'économie américaine auront des effets multiplicateurs;
- un réseau intelligent offre des avantages pour le climat, l'environnement et la sécurité nationale;
- les É.-U. se dirigent vers une économie axée sur l'électricité;
- aucun changement important n'a été apporté au réseau de distribution d'électricité depuis Thomas Edison, et des investissements visant à maintenir le réseau et à faire preuve d'innovation dans ce domaine n'ont pas encore été effectués;
- si le réseau de distribution d'électricité s'effondre, il ne sera pas possible d'intégrer des sources d'énergie de substitution et d'assurer leur croissance;
- une des meilleures valeurs explicatives de la prospérité économique est l'état du réseau de distribution d'électricité;

- les industries sont passées au numérique, sauf celle à laquelle toutes les autres se fient : l'électricité;
- la mise en place d'un réseau intelligent s'accompagne de vulnérabilités aux extinctions de signal, aux pannes, à la hausse des taux et aux attaques;
- l'énergie intelligente sera la prochaine grande industrie et sera à la base de la prospérité future;
- les coûts liés à la mise en place d'un réseau intelligent sont plus importants au départ, mais l'investissement se paye de lui-même durant sa durée de vie;
- les aspects clés associés à la mise en place d'un réseau intelligent comprennent notamment :
  - des « feuilles de route liées au réseau intelligent » aux niveaux des régions et des États;
  - l'interopérabilité;
  - la transmission de renseignements liés à l'établissement des prix en ce qui a trait au moment approprié et à l'emplacement;
  - l'élaboration d'une politique qui récompense les « bonnes mesures »;
  - la communication régulière des progrès réalisés et l'établissement régulier de rapports sur les résultats.

### **Séance spéciale : Financement innovateur de l'infrastructure, responsabilisation et durabilité**

**Bruce Katz**, *Brookings Institution*

- l'infrastructure est une solution clé pour relever les défis aux plans de l'économie, de l'énergie, de l'environnement et de la prospérité aux É.-U.;
- le système d'infrastructure en place ayant été négligé pendant de nombreuses années, il est temps d'y investir et d'y apporter les réformes qui s'imposent;
- trois raisons justifient l'affectation de fonds dans l'infrastructure : des emplois, des emplois et encore des emplois;
- il est nécessaire d'aider les consommateurs à gérer leur consommation d'énergie;
- il faut étudier la possibilité de créer une banque ou une société chargée de l'infrastructure à l'échelle nationale ou régionale, en se rappelant que plus de 30 États ont des banques d'État pour leur infrastructure;
- une grande partie de l'infrastructure aux É.-U. s'effondre devant nos yeux, et la conception de certaines structures devient vétuste;
- le carburant est gaspillé en raison de la congestion de la circulation, et l'eau est gaspillée en raison des conduites qui fuient;

- en ne tenant pas compte des engagements récents qui ont été pris à l'égard de l'infrastructure dans le plan de relance de l'économie américaine, l'intervention du fédéral n'a pas été appropriée;
- une vision énergique à long terme pour l'avenir de l'infrastructure du pays s'impose; cette vision doit avoir comme principes directeurs clés la transparence et la responsabilisation;
- le gouvernement fédéral devrait s'employer à préserver les routes interétatiques et à élaborer un plan exhaustif de transport d'un centre urbain à un autre ainsi que pour le transport multimodal des marchandises; pour tout autre aspect, le gouvernement fédéral devrait s'en remettre aux gouvernements d'État;
- les questions liées à l'utilisation des terres, aux préoccupations environnementales en matière de logement, au transport, etc., doivent être intégrées;
- la collecte et l'analyse des données dans l'ensemble des programmes font grandement défaut, et les cloisonnements posent problème;
- les É.-U. doivent tirer des leçons d'autres pays;
- il est plus important de « bien faire les choses » que de « faire les choses rapidement »;
- dans les prochaines années, il sera important de :
  - mesurer ce qui compte;
  - contrôler ce qui compte;
  - obtenir des résultats pour nos investissements.

**Ambassadeur Felix Rohatyn, FGR Associates LLC**

- en ce qui concerne la crise financière actuelle, beaucoup de choses sont condamnables;
- du moins en partie, la crise financière actuelle est attribuable à un accès très large au crédit bon marché, au recours excessif au levier financier et à la spéculation incontrôlée;
- quatre Américains sur cinq étant prêts à payer davantage pour obtenir l'infrastructure requise, la principale question consiste à déterminer la façon de les faire payer plus;
- il est nécessaire d'examiner non seulement les projets qui sont prêts à être exécutés, mais à déterminer ceux qui méritent de l'être;
- les fonds fédéraux doivent être investis de façon cohérente et rationnelle;
- un avenir plus prospère attend les Américains si les bonnes décisions sont prises maintenant et que les bons investissements sont faits sans tarder.

**Parris Glendening**, *Governors' Institute on Community Design*

- la relance donne lieu à des occasions;
- il faut repositionner le pays et les États en vue de la nouvelle économie qui émerge;
- le système de transport américain n'a plus d'argent et doit être reconstruit;
- aux É.-U., de petits plans de relance additionnels sont susceptibles d'être établis.

**Séance plénière de clôture : Pratiques exemplaires à l'échelle internationale dans le domaine des infrastructures – Idées à l'intention des gouverneurs**

**M. Robert Atkinson**, *Information Technology and Innovation Foundation*

- l'infrastructure numérique ainsi que l'infrastructure massive ou matérielle sont importantes;
- alors que les É.-U. étaient auparavant un chef de file au chapitre de l'infrastructure, ce pays accuse maintenant du retard dans ce domaine;
- l'infrastructure américaine devient vétuste et l'infrastructure moins récente est relativement plus coûteuse à réparer;
- la perception de certains Américains selon laquelle leur infrastructure est « suffisamment bonne » fait fausse route;
- les É.-U. ont sous-investi systématiquement dans l'infrastructure;
- d'autres pays ont :
  - investi davantage;
  - misé relativement plus sur l'innovation;
  - recouru à des partenariats privé-public;
  - perçu plus d'argent auprès des usagers, y compris par l'entremise de péages et de péages à la congestion ainsi que d'autres frais directs imposés aux usagers.
- bien que les taxes sur l'essence ne représentent pas l'ensemble de la solution, elles ont un rôle à jouer;
- au nombre des leçons apprises, citons les suivantes :
  - établir les priorités;
  - déterminer la meilleure façon de financer les priorités;
  - se fier davantage aux frais directs imposés aux usagers pour améliorer l'efficacité de l'utilisation;
  - recourir à des partenariats privé-public;
  - veiller à ce que la réglementation appuie les investissements;

➤ communiquer les priorités, etc., au public.

**Connie Hedegaard**, ministre du Climat et de l'Énergie du Danemark

- la crise financière s'est révélée plus grave et plus complexe et a touché un plus grand nombre de pays que ce qu'on avait pensé à l'origine;
- la crise financière nous a incités à remettre en question la structure fondamentale sur laquelle nous avons basé nos fondations sociales;
- alors que nous repensons la façon dont nous construisons nos sociétés et nos économies, nous devons tenir compte de l'environnement;
- de nouvelles synergies entre le transport et l'énergie sont possibles en raison des possibilités qui découlent de la crise financière;
- le Danemark essaie de relier son réseau à celui des pays voisins;
- l'énergie éolienne peut être utilisée plus efficacement lorsqu'elle est emmagasinée dans des batteries;
- bien que le transport soit essentiel dans la vie moderne, il contribue aux émissions de gaz à effet de serre;
- au Danemark, les deux tiers des résidents qui se déplacent de la capitale vers la deuxième plus grande ville préfèrent utiliser le transport en commun;
- le transport en commun fait partie du plan global du Danemark pour un transport plus écologique;
- les voitures électriques sont une solution de rechange prometteuse qui aiderait à transformer les combustibles fossiles en combustibles moins polluants;
- un programme énergétique plus diversifié est requis pour contenir les prix;
- au Danemark, toutes les ordures ménagères sont transformées en énergie;
- des politiques et des mesures incitatives axées sur les conditions du marché devraient être utilisées pour stimuler la demande à l'égard des types de technologie appropriés;
- la croissance axée sur l'environnement porte fruit, et le Danemark a les données pour le prouver;
- le maintien du statu quo n'est plus une option.

Respectueusement soumis,

L'hon. Jerahmiel Grafstein,  
sénateur  
coprésident  
Groupe interparlementaire  
Canada-États-Unis

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

## Annexe A

Gouverneure Baldacci, Maine  
Gouverneure Barbour, Mississippi  
Gouverneur Beshear, Kentucky  
Gouverneur Bredesen, Tennessee  
Gouverneur Carcieri, Rhode Island  
Gouverneur Corzine, New Jersey  
Gouverneur Crist, Floride  
Gouverneur Culver, Iowa  
Gouverneur Daniels, Indiana  
Gouverneur Douglas, Vermont  
Gouverneure Granholm, Michigan  
Gouverneure Gregoire, Washington  
Gouverneur Heineman, Nebraska  
Gouverneur Hoeven, North Dakota  
Gouverneur Huntsman, Utah  
Gouverneur Kaine, Virginie  
Gouverneur Kulongoski, Oregon  
Gouverneure Lingle, Hawaii  
Gouverneur Manchin, Virginie–Occidentale  
Gouverneur Nixon, Missouri  
Gouverneur O'Malley, Maryland  
Gouverneur Otter, Idaho  
Gouverneur Patrick, Massachusetts  
Gouverneur Pawlenty, Minnesota  
Gouverneur Quinn, Illinois  
Gouverneur Rounds, Dakota du Sud  
Gouverneur Rendell, Pennsylvanie  
Gouverneur Riley, Alabama  
Gouverneur Ritter, Colorado  
Gouverneur Sanford, Caroline du Sud  
Gouverneur Schwarzenegger, Californie  
Gouverneur Schweitzer, Montana  
Gouverneure Sebelius, Kansas

## Dépenses de voyage

<b>ASSOCIATION</b>	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
<b>ACTIVITÉ</b>	Réunion hivernale de la <i>National Governors Association</i> – Renforcer notre infrastructure en vue d'un avenir durable
<b>DESTINATION</b>	Washington, D.C., États-Unis d'Amérique
<b>DATES</b>	Du 21 au 23 février 2009
<b>DÉLÉGATION</b>	
<b>SÉNAT</b>	L'hon. Jerry Grafstein, c.r., sénateur, coprésident L'hon. Janis Johnson, sénateur, vice- présidente
<b>CHAMBRE DES COMMUNES</b>	M. Dean Del Mastro, député, coprésident par intérim M. Brad Trost, député, vice-président L'hon. Scott Brison, c.p., député M. Mark Holland, député M. Guy André, député, vice-président M. Brian Massey, député, vice-président
<b>PERSONNEL</b>	Chad Mariage, secrétaire exécutif June Dewetering, analyste
<b>TRANSPORT</b>	<b>5 047.13 \$</b>
<b>HÉBERGEMENT</b>	<b>12 806.92 \$</b>
<b>HOSPITALITÉ</b>	<b>Ø \$</b>
<b>INDEMNITÉS JOURNALIÈRES</b>	<b>3 902.31 \$</b>
<b>CADEAUX OFFICIELS</b>	<b>Ø \$</b>
<b>DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION</b>	<b>6 574.45 \$</b>
<b>TOTAL</b>	<b>28 330.81 \$</b>