

Canada - United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada - États-Unis
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
concernant sa participation à la
Conférence de l'Alliance commerciale de la
frontière canado-américaine (CAN/AM BTA)
Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
Ottawa, Ontario, Canada
Du 1^{er} au 3 mai 2011**

Rapport

MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Du 1^{er} au 3 mai 2011, M^{me} Marie-Paule Poulin, sénateur, vice-présidente du Groupe interparlementaire (GIP) Canada-États-Unis, a représenté la Section canadienne du GIP à la réunion du printemps de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine (CAN/AM BTA). Le coprésident du GIP de la Chambre des communes, M. Gord Brown, était conférencier invité. La délégation était accompagnée de M^{me} Angela Crandall, secrétaire exécutive du GIP, et de M^{me} June Dewetering, conseillère principale du GIP.

LA RÉUNION

La CAN/AM BTA organise deux réunions par année : une au printemps, à Ottawa, et l'autre à l'automne, à Washington, D.C. La CAN/AM BTA est une coalition d'entreprises, d'organismes du secteur public et de particuliers ayant des intérêts dans le commerce bilatéral et le tourisme. Cette alliance a pour mission d'intensifier les échanges commerciaux, d'assurer une croissance continue du commerce transfrontalier et de veiller au maintien de capacités de passage à la frontière efficaces et productives.

Lors de la réunion, des séances de travail ont été consacrées aux thèmes suivants :

- Vue des ponts
- Coopération du Canada et des États-Unis pour un avenir meilleur
- Conseil des aéroports du Canada
- Les sables bitumineux et l'énergie, et leur importance pour les États-Unis et le Canada
- Vue des chemins de fer
- Point de vue du secteur commercial sur le manifeste électronique de l'IPEC
- Questions liées à la vision relative au périmètre et à la frontière canado-américaine
- Secteur du camionnage
- De la vision à l'action : Faire avancer le partenariat Canada – États-Unis
- Agence des services frontaliers du Canada
- Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
- Point de vue des États-Unis

Ont participé à l'événement des représentants du secteur privé œuvrant dans le tourisme, les transports et le commerce, ainsi que des représentants de différents ministères et départements américains et de l'ambassade des États-Unis à Ottawa.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION POUR LA RÉUNION

Associé depuis longtemps à la CAN/AM BTA, la Section canadienne du GIP assiste généralement à la réunion d'automne et à celle du printemps. Étant donné le centre d'intérêt de la CAN/AM BTA, il s'agit là pour les membres de la Section canadienne d'une bonne occasion pour se familiariser avec les problèmes que rencontrent les entreprises et les particuliers en matière de commerce et de tourisme, et se tenir au courant des efforts et des mesures que déploient les pouvoirs publics pour y remédier.

Le coprésident de la Chambre des communes de la Section canadienne du GIP, M. Gord Brown, député, a dressé un bilan des activités de la Section depuis la réunion d'automne de la CAN/AM BTA, et a expliqué la nature et la portée des activités prévues cet été, dont la 52^e assemblée annuelle et aussi des rencontres avec des gouverneurs et législateurs d'États américains.

Ces réunions de la CAN/AM BTA fournissent aux membres de la Section canadienne une occasion d'interagir avec des particuliers et des représentants d'organismes privés et publics pour qui les questions de frontières font partie du quotidien, et d'apprendre de ces derniers. Elles permettent aussi aux membres d'informer leurs interlocuteurs des mesures prises par la Section au regard des objectifs bilatéraux communs et ainsi que des différences. Cette information est transmise notamment lors des allocutions que présentent habituellement les coprésidents sur les activités et les priorités du GIP.

ACTIVITÉS PENDANT LA RÉUNION

Comme il a été mentionné plus haut, une variété de séances étaient à l'ordre du jour. Les participants ont par ailleurs assisté à une réception à la résidence de son excellence David Jacobson, l'ambassadeur des États-Unis au Canada. Les membres de la Section canadienne ont pu s'entretenir avec leurs interlocuteurs des problèmes à la frontière du Canada et des États-Unis et leur faire connaître les efforts déployés pour que la frontière commune soit efficiente, rentable et sûre.

Le présent rapport résume les allocutions qui ont été présentées à la réunion, y compris celle de M. Brown.

VUE DES PONTS

Brent Gallaughier, Commission du pont de Niagara Falls

- Trois ponts relèvent de la compétence de la Commission du pont de Niagara Falls : le pont Lewiston-Queenston, le pont Rainbow Bridge et le pont Whirlpool.
- Le pont Whirlpool est le seul à être régi par le programme NEXUS à la frontière.

- D'importants investissements ont été faits au fil des années dans le pont Lewiston-Queenston, qui aura bientôt 50 ans.
- Le pont Lewiston-Queenston compte une voie réservée NEXUS et cinq voies pour la circulation des camions uniquement.
- La voie réservée NEXUS du pont Rainbow en direction du Canada a été fermée.
- Une cinquième voie commerciale et une deuxième voie NEXUS ont été ajoutées au pont Peace, qui relève de la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority.

Stan Korosec, *Pont Blue Water Canada*

- Un nouveau bâtiment accrédité LEEDS ouvrira sous peu au pont Blue Water; sept nouvelles voies sont prévues pour l'inspection commerciale.
- Le pont Blue Water a des voies réservées aux voyageurs et commerçants dignes de confiance.
- Le complexe Port Huron ajoute 12 voies d'inspection pour les camions.
- Des travaux sont en cours aux complexes canadien et américain du pont international Sault Ste. Marie, qui relève de la Sault Ste. Marie Bridge Authority.

Rik Saaltink, *Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée*

- Deux ponts importants relèvent de la Corporation du pont international de la voie maritime : le pont du chenal Nord vers Cornwall et le pont international de la voie maritime vers Messina (New York).
- La construction d'un nouveau pont du chenal Nord devrait commencer en mai 2011, après quoi le pont actuel sera démoli.
- La General Services Administration des États-Unis a construit un nouveau point d'entrée à Messina en 2009.
- Il y a des problèmes lorsque les entrepreneurs doivent gérer les travaux de part et d'autre de la frontière partagée.
- La construction de nouveaux ponts peut faire intervenir trois phases : évaluation environnementale, construction du nouveau pont et démolition du pont existant
- La Ogdensburg Bridge and Port Authority est un concurrent; elle s'occupe de la réfection de la travée principale du pont.
- La Thousands Islands Bridge Authority doit gérer une circulation des voyageurs qui est concentrée durant les mois d'été; la circulation commerciale est stable à longueur d'année.

COOPÉRATION DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS POUR UN AVENIR MEILLEUR

Perrin Beatty, *Chambre de commerce du Canada*

- La frontière canado-américaine ne doit pas être un obstacle impénétrable aux déplacements et au commerce.
- Le Canada et les États-Unis jouissent de liens parmi les plus étroits au monde, ce qui peut engendrer des situations où l'un tient l'autre pour acquis. Du point de vue social, militaire et économique, notamment, l'alliance des deux pays est la plus forte de tous les pays du monde, mais il commence à y avoir des failles.
- Le Canada et les États-Unis devraient faire le point sur leur situation actuelle, leurs objectifs et la façon de les atteindre.
- Le Canada est le plus important partenaire commercial des États-Unis; 8 millions d'emplois aux États-Unis et 3 millions d'emplois au Canada dépendent des échanges bilatéraux.
- Si l'objectif d'exportation du président Obama doit être atteint, ce sera en partie par les échanges avec le Canada. Globalement, il faut améliorer le fonctionnement des frontières pour que les deux pays puissent atteindre leurs objectifs commerciaux et de croissance.
- Les entreprises récupèrent encore des effets de la récession; les chances de réussite seront plus grandes si le Canada et les États-Unis, et leurs entreprises respectives, travaillent ensemble.
- À propos du passage à la frontière Detroit-Windsor, il faut reconnaître que les décisions prises par le Michigan à propos du pont ont des répercussions sur les deux pays; il faut construire un nouveau pont Ambassador, et le gouvernement canadien a offert de faire un prêt au Michigan.
- Les délais à la frontière augmentent les coûts, réduisent la productivité et entraînent des pertes d'emploi; la frontière doit faire partie intégrante des chaînes d'approvisionnement du Canada et des États-Unis.
- Augmenter l'efficacité à la frontière comporte plusieurs avantages : meilleure prévisibilité, réduction du gaspillage de ressources et croissance économique plus soutenue.
- Les gains d'efficacité à la frontière canado-américaine ne se limitent pas à l'infrastructure.
- La situation en Europe devrait être prise en exemple. Les pays européens n'imposent aucune restriction à leurs échanges commerciaux, malgré la multitude de guerres auxquelles ils se sont livrés. Le Canada et les États-Unis n'ont pas eu beaucoup de conflits, mais les problèmes liés à la frontière sont nombreux.
- Les Canadiens prennent la sécurité au sérieux, et le Canada est le seul sur la liste des pays ciblés par Oussama ben Laden à ne pas avoir été attaqué.
- Le périmètre de sécurité annoncé par le premier ministre Harper et le président Obama le 4 février 2011 est une initiative positive; le Canada et les États-Unis

doivent unir leurs efforts pour ce qui est de le faire respecter, d'échanger des renseignements, de protéger l'infrastructure, etc.

- Lorsque les fonds sont mal dépensés ou consacrés aux mauvaises priorités, la sécurité en souffre.
- La sécurité physique et la sécurité économique sont reliées, et il faut trouver des solutions qui tiennent compte de ces deux aspects.
- Le Canada est une source importante d'énergie fiable pour les États-Unis. Il est aussi la source d'approvisionnement énergétique la plus sûre.
- Le mouvement écologiste s'attaque aux sables bitumineux du Canada par la désinformation.
- La dépendance à l'égard des combustibles fossiles ne cessera pas du jour au lendemain.

CONSEIL DES AÉROPORTS DU CANADA

Solomon Wong, *InterVISTAS Consulting*

- Personnes et marchandises sont transportées par voie aérienne.
- La gamme des aéronefs est appelée à s'élargir; les nouveaux appareils auront des capacités différentes pour ce qui est de la distance, par exemple, et l'impact sur l'environnement variera.
- L'intermodalité est importante.
- Les nouveaux marchés et ceux en croissance auront une incidence sur le volume et la nationalité des visiteurs en Amérique du Nord. Un régime bilatéral adéquat s'impose si l'on veut se préparer à la croissance.
- Ce n'est pas en se concentrant sur le terrorisme qu'on érigera un système résilient.
- Les menaces à l'endroit du système aérien peuvent aussi bien provenir de la nature (tsunami, syndrome respiratoire aigu sévère, etc.) que de l'homme.
- Les chaînes d'approvisionnement, la sécurité des frontières, la sécurité des transports, etc., doivent être intégrées.
- Les Canadiens devraient avoir accès au passeport électronique.

Daniel-Robert Gooch, *Conseil des aéroports du Canada*

- Le Canada est doté d'aéroports de classe mondiale.
- La compétitivité est un problème qui touche la location des aéroports.
- Les transporteurs aériens canadiens doivent composer à la « fuite des passagers » : 4,6 millions de Canadiens se rendent en véhicule aux États-Unis pour prendre des vols américains, car les prix sont plus bas. La fuite des passagers est un symptôme qui se traduit entre autres par une diminution des

ventes dans les boutiques hors taxes et autres, et du stationnement dans les aéroports canadiens.

- Au Canada, on se retrouve devant un « club sandwich » de frais : location d'aéroport, taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée, taxe sur le carburant, redevance de vol international, droits pour la sécurité des passagers du transport aérien, etc.

LES SABLES BITUMINEUX ET L'ÉNERGIE, ET LEUR IMPORTANCE POUR LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA

Len Mitzel, député, *Assemblée législative de l'Alberta*

- Le Canada et les États-Unis entretiennent de bons rapports en tant qu'amis, voisins, alliés et partenaires commerciaux dans des entreprises qui s'étendent de la culture au commerce.
- La clé de ces rapports réside dans l'efficacité de la frontière; la frontière devrait être perçue comme une limite, mais non un obstacle.
- Le commerce est essentiel à l'Alberta.
- L'Alberta fournit 70 % du pétrole importé par les États-Unis; le pétrole et le gaz naturel comptent pour la majorité des exportations de l'Alberta vers les États-Unis. Cette énergie est transportée par pipeline et non par camion; il n'y a donc aucune attente à la frontière.
- Les États-Unis exportent davantage au Canada que vers la Chine, le Japon, Singapour et la Malaisie combinés.
- L'endroit où les États-Unis achètent en énergie a son importance; l'énergie achetée au Canada se traduit par des achats canadiens de produits américains.
- Il ne faut pas faire dérailler une infrastructure qui facilite les échanges commerciaux.
- Il n'y a qu'un seul poste frontalier ouvert 24 heures en Alberta; un deuxième serait très utile.

VUE DES CHEMINS DE FER

Bruce Burrows, *Association des chemins de fer du Canada*

- 2011 marque le 175^e anniversaire du chemin de fer au Canada.
- Le chemin de fer est en mode de croissance; certains considèrent qu'on assiste au second « âge d'or » du chemin de fer.
- Le chemin de fer est bon pour l'environnement et un stimulateur de croissance économique. Le Canada exporte un tiers de son produit intérieur brut, et près de la moitié est transporté par train.

- Le commerce international est à la recherche de moyens de transport plus rentables.
- La totalité de la circulation ferroviaire est vérifiée; il s'agit d'un moyen de transport très sûr.
- Le Canada est un point d'entrée pratique pour le marché nord-américain.
- Le transport de surface étant bien souvent saturé, le chemin de fer est une bonne solution de rechange.
- Aux États-Unis, la plupart des fonds fédéraux consacrés à la stimulation de l'économie ont été investis dans le transport.
- L'harmonisation transfrontalière est importante pour l'établissement d'un marché nord-américain compétitif et intégré; les chemins de fer canadiens doivent être exploités de manière à être concurrentiels avec les chemins de fer américains.
- L'annonce par le premier ministre Harper et le président Obama du périmètre de sécurité et de la coopération en matière de réglementation, le 4 février 2011, ouvre la voie à la rationalisation et à une plus grande collaboration.
- Les exigences réglementaires devraient être les mêmes pour le Canada et les États-Unis, et être fondées sur les risques. Les redevances à la frontière injustifiées et la hausse de ces redevances devraient être limitées, et les régimes fiscaux devraient être concurrentiels.

Mike Tamilia, CN

- CN opère sur trois côtes : la côte de l'Atlantique, la côte du Pacifique et la côte du Golfe.
- L'infrastructure ferroviaire à la frontière est relativement peu encombrée et les voies d'accès à la frontière ne sont généralement pas congestionnées.
- Les sociétés ferroviaires ont investi considérablement dans les mesures liées à la frontière, notamment dans la technologie d'identification par radiofréquence, l'infrastructure, l'équipement, etc.
- Depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001, de nombreuses initiatives ont vu le jour, dont l'ACE, C-TPAT et le manifeste électronique; les sociétés ferroviaires se conforment à ces mesures, puisqu'elles prennent la sécurité au sérieux, mais les coûts et les retards s'accumulent.
- L'inspection des conteneurs doit être efficace; par exemple, il ne devrait pas y avoir plusieurs inspections, à moins d'une nécessité.
- En ce qui a trait au transport intermodal, il faut déterminer combien d'inspections sont requises et à quel moment.
- La frontière partagée entre le Canada et les États s'épaissit, mais doit être aussi fluide que possible pour la circulation ferroviaire, et les deux pays doivent

adopter des mesures communes en ce qui a trait par exemple aux exigences d'inspection.

POINT DE VUE DU SECTEUR COMMERCIAL AU SUJET DU MANIFESTE ÉLECTRONIQUE DE L'IPEC

Larry Hahn, *Livingston International*

- Il faut éviter les retards à la frontière, car ils entraînent des coûts.
- Il faut équilibrer la sécurité et la facilitation du commerce.
- La bonne information doit être disponible au bon moment pour permettre aux autorités frontalières d'évaluer les risques et de prendre les mesures qui s'imposent.
- L'initiative de manifeste électronique, qui a commencé avec le secteur maritime avant d'être appliquée au secteur aérien, puis à tous les autres modes de transport, a pour objectif de permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada de disposer de l'information voulue au moment opportun pour pouvoir évaluer les risques et prendre les mesures nécessaires.
- La circulation des données et des documents devient plus importante que la circulation des biens; si les données ne sont pas disponibles au moment voulu, il y aura des retards; la planification est donc essentielle.
- Il faut se demander dans quelle mesure les autorités canadiennes et américaines demandent les mêmes renseignements.

Renate Jalbert, *FEDEX Canada*

- Les rapports préliminaires exigent d'importants investissements en ressources humaines, financières et d'infrastructure.
- La « chaîne commerciale » comporte plusieurs couches.
- Si les catégories « avant la frontière », « à la frontière » et « après la frontière » doivent définir la frontière, l'essentiel de l'information devrait être demandée à la première de ces étapes.
- L'initiative de manifeste électronique change les règles du jeu; ce phénomène mondial modifie la façon de faire des affaires et a des répercussions sur l'efficience.
- Les rapports électroniques sont préférables aux rapports papier.

Michel Vallée, UPS-SCS

- La sécurité est importante, mais il faut aussi tenir compte des mesures de sécurité devant être appliquées au transport des marchandises entre le Canada et les États-Unis.
- Avec le manifeste électronique, des renseignements sur les marchandises et sur les modes de transport sont transmis électroniquement à l'Agence des services frontaliers du Canada avant que les marchandises n'arrivent à la frontière.
- Il y a toujours des exceptions. Par exemple, les véhicules d'urgence sont exemptés des exigences du manifeste électronique.

QUESTIONS LIÉES AU PÉRIMÈTRE ET À LA FRONTIÈRE DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS

Jim Phillips, Alliance de la frontière commerciale canado-américaine (CAN/AM BTA)

- Le périmètre n'est pas une union douanière et ne correspond pas non plus à une intégration du Canada aux États-Unis.
- Le Canada et les États-Unis devraient se concentrer sur la protection de la frontière externe tout en facilitant et en accélérant la circulation à la frontière interne pour renforcer la sécurité et l'efficacité, réduire les délais, la consommation de carburant et la pollution, améliorer la prévisibilité, etc.
- C'est l'économie qui dirigera la gestion des frontières; compte tenu des contraintes budgétaires et de l'incapacité de diminuer la sécurité pour réduire les coûts, il faudra se tourner vers l'efficacité.
- Les huit améliorations devraient être étudiées :
 - En ce qui a trait aux entrées et sorties, il faut examiner l'emplacement du point d'entrée au Canada à la frontière terrestre par rapport au point de sortie des États-Unis, et vice versa.
 - Les activités transfrontalières à faible risque devraient être accélérées et les inspections en double à la frontière terrestre, éliminées.
 - Pour ce qui est du prétraitement des camions au pont Peace, il devrait se faire en territoire canadien, prétraitement n'étant pas synonyme de prédédouanement.
 - La vérification biométrique des visiteurs étrangers devrait se faire avant l'embarquement dans le pays étranger pour empêcher que quiconque n'est pas à faible risque puisse se rendre au Canada ou aux États-Unis.
 - Au Canada et pour les postes frontaliers terrestres, des cartes d'accompagnement pour l'identification par radiofréquence devraient être émises en même temps que les passeports.

- Le Canada et les États-Unis devraient s'entendre sur une désignation commune pour l'inspection bidirectionnelle aux postes frontaliers ruraux à faible volume à la frontière partagée.
- En partenariat avec l'industrie, le Canada et les États-Unis pourraient rationaliser la réglementation excessive actuelle des frontières.
- La Transportation Safety Administration des États-Unis devrait reconnaître NEXUS pour le contrôle des voyageurs aux aéroports américains

SECTEUR DU CAMIONNAGE

Bruce Agnew, *Cascadia Center*

- L'administration Obama et le Congrès américain ont haussé les normes d'efficacité énergétique, mais celles-ci ne font pas grand-chose pour réduire les émissions causées par le camionnage et elles ne sont pas suffisantes pour l'atteinte de nos objectifs.
- On veut réduire les émissions de gaz à effet de serre causées par le transport, en particulier le transport terrestre et ferroviaire; les délais d'attente des camions à la frontière partagée contribuent pour beaucoup à ces émissions.
- On en sait beaucoup sur la congestion à la frontière, mais peu sur les émissions de gaz à effet de serre attribuables à cette congestion.
- Pour plusieurs, la taxe sur le carbone est une taxe sur l'énergie qui a des répercussions négatives sur l'économie.
- Les couloirs commerciaux vont du Canada au Mexique.
- Le réseau ferroviaire mexicain est moins développé que celui du Canada et des États-Unis.
- Il faudra plus que des incitatifs fiscaux pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le secteur du camionnage.
- Une formation devrait être offerte aux conducteurs pour qu'ils conduisent plus « intelligemment ».
- Le rapport de la Commission nord-américaine de coopération environnementale intitulé *Sur la voie du développement durable : Réduction des émissions de gaz à effet de serre découlant du transport de marchandises en Amérique du Nord* recense sept défis auxquels il faudra s'attaquer pour rendre le transport de marchandises en Amérique du Nord plus durable sur le plan de l'environnement :
 - le manque d'internalisation des coûts externes du transport de marchandises;
 - la coordination insuffisante des organismes nord-américains chargés des transports;
 - le manque de planification intégrée en ce qui a trait à l'aménagement du territoire et du transport de marchandises;

- des délais d'attente prolongés imposés aux mouvements transfrontaliers de marchandises transportées par camion;
 - le temps requis pour le remplacement du parc de camions classiques inefficaces;
 - le financement insuffisant de l'infrastructure des transports;
 - le manque de données essentielles sur le transport de marchandises.
- Le rapport de la Commission nord-américaine de coopération environnementale intitulé *Sur la voie du développement durable : Réduction des émissions de gaz à effet de serre découlant du transport de marchandises en Amérique du Nord* recense 11 secteurs devant faire l'objet d'une intervention pour que des progrès soient accomplis à l'échelle nord-américaine :
 - la tarification du carbone;
 - la réduction de l'attente aux frontières et l'amélioration de la sécurité;
 - l'intégration des transports et de l'aménagement du territoire;
 - le passage à des modes de transport plus efficaces;
 - le passage à des carburants émettant moins de carbone;
 - l'augmentation de l'utilisation et de l'efficacité des technologies des transports;
 - le financement de l'infrastructure des transports et la tarification de son utilisation;
 - l'écologisation des chaînes d'approvisionnement et l'adoption de pratiques exemplaires;
 - l'acquisition de données et la mise au point de mesures de la performance;
 - la réduction de la demande de transport inefficace de marchandises;
 - l'amélioration de la gouvernance du transport de marchandises et le réseautage entre les intervenants.
 - Le rapport de la Commission nord-américaine de coopération environnementale intitulé *Sur la voie du développement durable : Réduction des émissions de gaz à effet de serre découlant du transport de marchandises en Amérique du Nord* formule 10 recommandations pour aider les pays d'Amérique du Nord à promouvoir un système de transport de marchandises plus efficace, compétitif, sûr et conforme aux principes du développement durable :
 - Créer un forum nord-américain des transports au sein duquel les ministres des Transports et de l'Environnement (ou leur équivalent) et un groupe de travail de hauts fonctionnaires pourront maintenir un dialogue permanent sur l'efficacité et la viabilité écologique de notre système de transport de marchandises.

- Créer un réseau destiné à faciliter la collaboration à l'échelle continentale entre l'industrie du transport de marchandises, les spécialistes des transports et les intervenants du secteur.
- Renforcer et harmoniser les partenariats public–privé afin de permettre la collecte par les trois pays de données sur la performance du transport de marchandises et les facteurs d'émission, et l'échange de ces données entre eux.
- Mener une étude concertée sur la possibilité que la tarification du carbone contribue à l'institution d'un fonds nord-américain de financement de l'infrastructure de transport multimodal et intermodal.
- Les émissions de CO2 et les autres externalités environnementales devraient être des considérations de premier plan lorsqu'on élabore des stratégies de tarification dans le contexte du transport de marchandises.
- Créer des sources adéquates de financement pour des investissements majeurs dans l'infrastructure de transport de marchandises.
- Les trois pays devraient fournir des stimulants opportuns afin de soutenir la mise au point et le déploiement de technologies de pointe économes en carburant et de stratégies opérationnelles pour le transport de marchandises.
- Amorcer une collaboration trinationale relativement à la comptabilisation et à la déclaration des émissions de carbone dans la chaîne d'approvisionnement pour les camions diesel, les locomotives, les bâtiments de mer et les aéronefs.
- Former les chauffeurs de camion en pratiques écologiques.
- Élaborer un plan nord-américain exhaustif de collecte et de diffusion des données sur le transport de marchandises assurant la comparabilité, l'interopérabilité et la cohérence des données et de leurs formats, et fournissant une plate-forme et une méthodologie communes pour la collecte de renseignements liés aux transports.

DE LA VISION À L'ACTION : FAIRE AVANCER LE PARTENARIAT CANADA – ÉTATS-UNIS

Sam Boutziouvis, *Conseil canadien des chefs d'entreprise*

- Les groupes d'affaires canadiens doivent être mieux représentés à Washington, D.C.; au cours des derniers mois, le Conseil canadien des chefs d'entreprise a tenu un sommet à Washington, et des réunions ont été organisées avec des responsables de l'Administration et des membres du Congrès, entre autres.
- Le partenariat Canada-États-Unis a eu d'immenses retombées économiques sur les deux pays et pendant longtemps; toute menace contre les États-Unis en est une

pour le Canada. Les deux pays devraient donc mettre en commun leurs forces et leurs ressources.

- Avec la montée de l'Asie et de l'importance de la sécurité, la relation Canada-États-Unis doit être « rajeunie » et doit évoluer pour tenir compte des menaces actuelles et émergentes.
- Il n'y a rien de neuf parmi les quatre éléments de l'initiative de périmètre de sécurité annoncée par le premier ministre Harper et le président Obama le 4 février 2011, et certains remontent au premier ministre Chrétien et au président Clinton. Ce la dit, il est maintenant temps d'agir vigoureusement et promptement.
- Le Conseil canadien des chefs d'entreprises a formulé plusieurs recommandations :
 - Au cours des six prochains mois, mettre l'accent sur l'infrastructure bilatérale à la frontière, notamment au passage de Detroit-Windsor.
 - Améliorer et élargir les programmes des commerçants de confiance, accentuer les avantages de ces programmes et les rendre plus efficaces.
 - Établir un système de prédédouanement des marchandises avant qu'elles n'arrivent à la frontière, dont l'élaboration d'un projet pilote d'une durée d'un an en vertu duquel la deuxième inspection à la frontière serait éliminée pour les Canadiens à faible risque et les producteurs de viande américains.
 - Harmoniser et rationaliser les règles et modalités douanières, notamment par la mise en œuvre d'une initiative de guichet unique qui permettrait aux commerçants de satisfaire à toutes les exigences gouvernementales par une seule transaction électronique.
 - Établir un périmètre de confiance pour les marchandises, et inspecter une seule fois la marchandise d'un pays tiers qui arrive à un point d'entrée canadien ou américain.
 - Accélérer la circulation des personnes à la frontière partagée, notamment par la création d'un programme canado-américain pour les voyageurs de confiance et la conclusion d'une entente bilatérale sur la mobilité de la main-d'œuvre pour certains professionnels et techniciens.
 - Augmenter la résilience de la frontière par l'élaboration d'un plan de mesures d'urgence bilatéral, éprouvé et complet.
 - Harmoniser les programmes de triage avancé des voyageurs et les technologies biométriques par l'adoption de normes communes sur l'utilisation des données biométriques.
 - Rehausser les efforts binationaux d'application de la loi à la frontière en élargissant le modèle d'équipe intégrée de la police des frontières.
 - Élaborer une stratégie binationale de défense du cyberspace qui ferait participer le secteur privé et des utilisateurs du Canada et des États-Unis.

- Étendre le modèle du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) d'engagement bilatéral pour y intégrer l'interopérabilité maritime.
- Mettre en œuvre d'un système d'entrée-sortie automatisé intégré au périmètre, et accroître la mise en commun de l'information pour réagir aux menaces extérieures.
- Établir la confiance à moyen terme en concertant les efforts à court terme, et utiliser des processus à court terme pour déterminer la faisabilité et procéder à l'implantation d'initiatives nationales.
- Renforcer le périmètre de sécurité du Nord et confier au gouvernement canadien la direction de l'élaboration d'un programme commun de sécurité du Nord.
- Mettre à jour dès que possible la loi canadienne sur le droit d'auteur pour veiller au respect des obligations internationales et faire en sorte que la loi tienne compte de l'incidence des nouvelles technologies.
- Annuler les règlements et les frais qui entravent les chaînes d'approvisionnement nord-américaines, dont les exigences américaines en matière d'étiquetage des produits de viande par le pays d'origine, ainsi que les frais de l'Animal Plant Health Inspection Service.
- Exempter le Canada de la Foreign Account Tax Compliance Act des États-Unis qui – à défaut d'une exemption – aura une incidence sur les institutions financières du Canada et leurs titulaires de compte.
- Établir des normes communes de sécurité des technologies de l'information qui seront intégrées aux mandats du Centre de la sécurité des télécommunications Canada et de la National Security Agency des États-Unis.
- S'entendre sur la réglementation des technologies d'assurance de la salubrité des aliments, et s'engager à harmoniser les normes sur la santé animale et l'innocuité des aliments, ainsi que les mesures de conformité dans des secteurs cibles.
- Élaborer un vaste accord bilatéral sur l'énergie et l'environnement fondé sur le Dialogue États-Unis Canada sur l'énergie propre.
- Harmoniser et justifier les politiques énergétiques axées sur le marché qui se traduisent par des investissements dans l'élaboration et la production d'énergie propre.
- Rationaliser les processus d'approbation d'infrastructures énergétiques, et accélérer la délivrance des permis et la construction de nouvelles infrastructures énergétiques transfrontalières.
- Éviter les frais à la frontière qui pourraient être par d'éventuels règlements sur les émissions de gaz à effet de serre, et élaborer des critères

uniformes pour mesurer, déclarer et vérifier les émissions de gaz à effet de serre.

- Faire progresser à l'échelle internationale les intérêts communs du Canada et des États-Unis en matière de politique climatique, et renforcer la collaboration en vue d'obtenir des résultats adaptés à la situation nord-américaine.
- Travailler ensemble à appuyer et à accroître l'investissement dans les technologies de pointe, en mettant en œuvre des projets pilotes communs et des initiatives de financement conjointes dans certains secteurs.

AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

Ron Moran, *Syndicat des Douanes et de l'Immigration*

- Il faut établir une approche de collaboration entre les frontières.
- Au Canada, les fonctions de perception des recettes et de contrôle des frontières ont déjà coexisté; même s'il est difficile de se débarrasser de la mentalité axée sur la perception des recettes, il est raisonnable de penser qu'à la lumière des événements tragiques du 11 septembre 2001, les gens s'attendent à ce l'on insiste davantage sur la sécurité.
- La responsabilité des autorités frontalières s'étend au-delà des points d'entrée.
- Le Programme d'expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) et l'initiative NEXUS sont des mesures positives qui devraient être élargies.
- Il faut aller de l'avant avec l'initiative de périmètre de sécurité annoncée par le premier ministre Harper et le président Obama le 4 février 2011, puisqu'il s'agit d'une approche très positive.
- L'Agence des services frontaliers du Canada ne participe pas pleinement à la patrouille des frontières, malgré le pouvoir explicite en la matière dont elle dispose.
- Au Canada, certaines caméras de sécurité ne sont pas dotées de la résolution nécessaire.
- L'entente Shiprider proposée exclut les services de police locaux et l'Agence des services frontaliers du Canada, ce qui n'est pas souhaitable; ces entités devraient être incluses.
- L'examen stratégique mené par l'Agence des services frontaliers du Canada comportait certaines lacunes.
- Il est probable que le Canada et les États-Unis feront tous deux face à des contraintes budgétaires, ce qui les amènera à trouver des moyens d'accroître l'efficacité s'ils veulent accélérer le commerce transfrontalier.
- Il faudrait remettre l'accent sur l'appui des mesures d'application de la loi transfrontalières.

- Il faudrait réagir dès que possible aux menaces.
- On devrait envisager d'établir un contrôle avant la frontière à certains endroits, même s'il ne devait s'agir que d'un projet pilote.

GRUPE INTERPARLEMENTAIRE CANADA-ÉTATS-UNIS

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

- Depuis septembre 2010, la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis (GIP) s'est concentrée essentiellement sur quatre activités : la réunion annuelle du Council of State Governments au Rhode Island, en décembre 2010, la réunion d'hiver de la National Governors Association à Washington, en février 2011, des rencontres avec des sénateurs américains, des membres de la Chambre des représentants et leur personnel, en mars 2011, et la conférence de l'Institut d'études canadiennes McGill à Montréal, en mars 2011.
- C'était la deuxième fois que la Section canadienne participait à la réunion annuelle du Council of State Governments (CSG); habituellement, le GIP n'assiste qu'aux réunions régionales des législateurs d'États membres du CSG.
- Les membres de la Section canadienne ont participé à plusieurs séances plénières et concurrentes à la réunion annuelle du CSG, et ils se sont montrés très intéressés par les similitudes et les divergences des systèmes canadien et américain dans plusieurs domaines, notamment les soins de santé, l'éducation, l'énergie et l'environnement, les transports et l'infrastructure, ainsi qu'aux mesures fiscales concernant la dette.
- À la réunion annuelle du CSG, des parlementaires canadiens ont pu discuter avec des gouverneurs, des législateurs d'État et des membres du corps diplomatique canadien. Ces précieuses rencontres permettent de connaître les points de vue des Américains sur le Canada et les activités de ses diplomates aux États-Unis.
- Depuis plusieurs années, le GIP participe à la réunion d'hiver de la National Governors Association (NGA) à Washington, D. C. La rencontre de cette année, qui avait lieu du 26 au 28 février, était particulièrement importante et intéressante, vu le grand nombre de nouveaux gouverneurs élus en novembre 2010.
- Parce qu'il y avait autant de gouverneurs qui ne connaissaient pas la Section canadienne du GIP, pas plus que certains faits et chiffres clés sur les relations bilatérales et le rapport du Canada avec leur État, les parlementaires canadiens ont profité de l'occasion pour transmettre des messages importants sur l'interdépendance économique et la collaboration pour le bien mutuel; ils ont entre autres échangé sur le commerce, les chaînes d'approvisionnement et les marchés intégrés, ainsi que sur la nécessité de collaborer pour la sécurité et la prospérité du Canada et des États-Unis.
- Pendant leur séjour à Washington, les membres de la Section canadienne ont eu des entretiens avec une quarantaine de membres du Sénat et de la Chambre des représentants et leur personnel, profitant de l'occasion pour « vendre » le

GIP, souligner des faits importants sur les relations bilatérales et discuter de questions ayant une incidence – généralement négative – sur le commerce, le tourisme ou les deux.

- Durant leurs rencontres avec les représentants du Congrès les 1^{er} et 2 mars 2011, les membres de la Section canadienne ont discuté des buts du GIP. Ils ont souligné que 1,9 milliard de dollars de biens et services étaient échangés chaque jour entre le Canada et les États-Unis et que 8 millions d'emplois aux États-Unis dépendent de ce commerce bilatéral. Ils ont également expliqué le rôle du Canada comme fournisseur d'énergie le plus sécuritaire et le plus fiable pour les États-Unis.
- Par la même occasion, les parlementaires canadiens ont traité spécifiquement de l'annonce du 4 février 2011 par le premier ministre Harper et le président Obama sur la vision partagée au sujet du périmètre de sécurité et de la compétitivité économique.
- La sécurité, et plus particulièrement le besoin d'élargir la frontière pour protéger l'Amérique du Nord, est une priorité du GIP ; d'importants travaux ont été entamés durant les réunions avec le Congrès, un nombre assez important de sénateurs et de membres de la Chambre des représentants rencontrés étant relativement peu au courant des détails de l'initiative de périmètre de sécurité et de coopération en matière de réglementation.
- Les parlementaires canadiens ont également discuté avec leurs homologues du Congrès de l'impact négatif du projet du président Obama d'imposer des frais « d'inspection des passagers » de 5,50 \$ aux voyageurs canadiens qui se rendent aux États-Unis par voie aérienne ou maritime.
- Durant les derniers jours de la 40^e législature, des membres de la Section canadienne ont assisté à une conférence sur les relations canado-américaines à l'Institut des études canadiennes de McGill, à Montréal; chaque année, l'Institut organise une conférence sur des sujets d'intérêt pour les Canadiens en vue d'encourager la discussion libre et non partisane sur des questions d'actualité politique.
- La conférence de cette année, intitulée « Le Canada et les États-Unis : conversations et relations », a amorcé une série d'échanges entre Canadiens et Américains sur les aspects fondamentaux de la relation canado-américaine. Les parlementaires présents ont pu échanger sur une foule de questions d'intérêt, y compris le commerce, la sécurité, l'énergie et les frontières.
- La prochaine activité au programme est la 52^e réunion annuelle, qui aura lieu en septembre 2011 à St. John's (Terre-Neuve et Labrador), au lieu de mai, comme à l'habitude. En raison de l'incertitude à propos des élections fédérales et de la nomination tardive du président républicain de la Chambre des représentants, par suite de l'élection de novembre 2010, on a jugé qu'il serait plus prudent de déplacer la date de la réunion annuelle.
- Septembre 2011 marque le dixième anniversaire des attentats terroristes du 11 septembre 2001. Ce jour-là, la Federal Aviation Administration avait ordonné la fermeture de l'espace aérien américain à 9 h 45, HNE, et l'atterrissage de tous les vols à destination des États-Unis à l'aéroport le plus près.

- À 18 h, plus de 200 aéronefs avaient atterri à différents aéroports canadiens; des vols internationaux avaient également été détournés vers plus de 12 aéroports canadiens un peu partout au pays.
- Le jour des attentats, 78 aéronefs transportant quelque 13 000 personnes se sont posés à Terre-Neuve et Labrador, la province étant celle qui a accueilli le plus de passagers. Quatre aéroports sur l'île et un aéroport au Labrador ont été sollicités.
- Gander, le premier aéroport nord-américain sur la route transatlantique, la bouée de sauvetage de l'Atlantique selon les pilotes, a accueilli environ 40 des 239 aéronefs devant atterrir aux États-Unis et au Canada le 11 septembre 2001, la plupart à destination des États-Unis.
- Gander, qui compte une population de 9 600 habitants, a accueilli 6 600 des passagers détournés le 11 septembre 2001, ce qui représente plus des deux tiers de la population permanente de la ville. Près de la moitié des passages coincés à Terre-Neuve-et-Labrador se sont retrouvés à Gander.
- Les passagers qui se sont retrouvés à Gander ont été nourris et logés, et se sont fait proposer des visites guidées, des excursions d'observation des baleines et des concerts impromptus. Selon la division provinciale de la Croix-Rouge canadienne, environ 600 bénévoles ont travaillé presque sans relâche pendant six jours.
- Depuis le 11 septembre 2001, des passagers ont parrainé des programmes de bourses d'études, donné de l'équipement informatique et financé la construction d'une salle de conférence dans la région de Gander.
- Un couple de Syracuse, dans l'État de New York, propriétaire d'une entreprise de traiteur, a consacré près d'un an à amasser 60 000 \$, puis s'est rendu à Gander en septembre 2003, accompagné d'une quinzaine de bénévoles, dont certains passagers qui avaient été détournés. Ils avaient organisé un pique-nique, « Gratitude for Gander », pour 3 000 à 4 000 résidents de Gander et des environs afin de leur dire « merci » au nom de tous les Américains.
- À l'approche du dixième anniversaire, il est tout à fait à propos que les membres américains et canadiens du GIP se réunissent à Terre-Neuve pour reconnaître le rôle important joué par les citoyens de la province le 11 septembre et pour les remercier.
- Durant la réunion annuelle du GIP en septembre, il sera question des irritants qui touchent les deux pays, notamment le temps que prend le Canada pour modifier sa loi sur le droit d'auteur et le renouvellement possible de l'accord sur le bois d'œuvre, ainsi que des secteurs sur lesquels les deux pays peuvent travailler pour le bien mutuel, dont la prospérité économique de l'Amérique du Nord, la paix dans le monde et la sécurité énergétique.
- Avant la réunion annuelle du GIP, des membres de la Section canadienne participeront aux réunions d'été des gouverneurs et des législateurs d'État, ainsi qu'aux réunions de la Région économique du Nord-Ouest du Pacifique et de l'Alliance des États du Sud-Est des États-Unis et des provinces canadiennes.
- À toutes leurs activités et dans tous leurs échanges avec les Américains, les membres de la Section canadienne travaillent sur des questions d'importance pour les Canadiens et pour les participants aux rencontres de la CAN/AM BTA :

le besoin de créer une frontière continue qui favorise le transport efficient et rentable des personnes et marchandises présentant aucun ou un faible risque à la frontière partagée entre le Canada et les États-Unis.

POINT DE VUE DES ÉTATS-UNIS

Jim Phillips, *Alliance commerciale de la frontière canado-américaine (CAN/AM BTA)*

- Le Canada et les États-Unis travaillent ensemble, et l'initiative sur les exportations annoncée par le président Obama est une bonne nouvelle pour le Canada.
- Il faut sensibiliser la population américaine aux retombées du commerce international; par exemple, elle devrait savoir que 8 millions d'emplois américains dépendent des échanges commerciaux avec le Canada.
- Canada est le fournisseur d'énergie le plus important et le plus sûr des États-Unis.
- Le point de vue des Américains sur les sables bitumineux du Canada devient plus positif.
- 45 % du déficit commercial des États-Unis est attribuable aux importations de pétrole.
- Les États-Unis doivent s'attaquer aux deux « gorilles » de la dette et aux dépenses.
- La croissance des emplois aux États-Unis tarde à suivre la croissance économique.
- À court terme, l'économie dictera la gestion des frontières au Canada et aux États-Unis.
- Le Canada et les États-Unis sont deux pays souverains, mais ils partagent une vision et un engagement communs; rien ne les empêche de trouver des solutions communes tout en respectant leurs différences et leur droit à la différence.
- La sécurité et l'activité économique s'inscrivent dans un même phénomène; les deux aspects sont nécessaires.

Respectueusement soumis,

L'hon. Janis G. Johnson, sénateur
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	Conférence de l'Alliance commerciale de la frontière canado-américaine (CAN/AM BTA)
DESTINATION	Ottawa, Ontario, Canada
DATES	Du 1 ^{er} au 3 mai 2010
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Marie-Paule Poulin, sénateur vice-présidente
CHAMBRE DES COMMUNES	Gord Brown, député coprésident
PERSONNEL	Angela Crandall, secrétaire exécutive June Dewetering, conseillère principale
TRANSPORT	Ø \$
HÉBERGEMENT	Ø \$
HOSPITALITÉ	Ø \$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	Ø \$
CADEAUX OFFICIELS	Ø \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	1 039.10 \$
TOTAL	1 039.10 \$