



**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
concernant sa participation à la 71^e réunion annuelle
de la Southern Legislative Conference (SLC) du
Council of State Governments**

Groupe interparlementaire Canada–États-Unis

**Biloxi, Mississippi, États-Unis d'Amérique
du 29 juillet au 2 août 2017**

Rapport

MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Du 29 juillet au 2 août 2017, M. Phil McColeman, député, vice-président de la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis (GIP), a dirigé une délégation à la 71^e réunion annuelle de la Southern Legislative Conference (SLC) du Council of State Governments, tenue à Biloxi, au Mississippi. Faisaient également partie de la délégation la sénatrice Anne Cools et le député Anthony Rota. La délégation était accompagnée par M^{me} June Dewetering, conseillère principale de la section canadienne.

RÉUNION

Créée en 1947, la SLC rassemble les législateurs de 15 États du Sud (voir l'annexe). Elle a pour mission de promouvoir et de faciliter la coopération intergouvernementale entre les États membres.

Les six comités de la SLC (Agriculture et développement rural; Développement économique, transports et affaires culturelles; Éducation; Énergie et environnement; Affaires budgétaires et opérations gouvernementales; Services sociaux et sécurité publique) se sont réunis à l'occasion de la 71^e réunion annuelle. Par ailleurs, des séances plénières ont été organisées, un projet communautaire d'emballage de produits alimentaires a été mis en œuvre, un forum sur les femmes dans des postes de direction a été organisé, et des visites techniques ont été effectuées.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION

Les membres de la Section canadienne du GIP participent aux réunions annuelles de la SLC depuis 2005. Leurs échanges avec les législateurs américains et d'autres intervenants leur permettent de mieux concrétiser les objectifs du groupe interparlementaire : trouver les points de convergence des politiques nationales, ouvrir le dialogue sur les points de divergence, favoriser l'échange d'information et promouvoir une meilleure compréhension des sujets de préoccupation communs. De plus, ces réunions sont pour la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis une occasion importante d'échanger de l'information sur les enjeux qui concernent le Canada à l'échelle des États américains.

À l'occasion de cette réunion, les délégués ont expliqué aux législateurs américains la nature, l'ampleur et l'importance des relations entre le Canada et les États du Sud des États-Unis. Ils ont également cerné les domaines de coopération et de collaboration actuels et à venir.

ACTIVITÉS

Les séances plénières suivantes ont été organisées dans le cadre de la 71^e réunion annuelle de la SLC :

- Séance plénière d'ouverture : discussion avec Archie Manning
- Séance plénière de clôture : discussion avec Fred Haise

Les séances des comités étaient les suivantes :

- Agriculture et développement rural :
 - Commerce agricole avec Cuba
 - Trousse de secours pour les victimes d'inondations et les agriculteurs
 - Mise en œuvre par l'État de la *Food Safety Modernization Act*
- Développement économique, transports et affaires culturelles :
 - Véhicules autonomes et connectés : La voie de l'avenir
 - La main-d'œuvre de 2025 : La voie à suivre pour un État
 - La fabrication de pointe au Mississippi
 - Préservation du patrimoine historique et crédits d'impôt
- Éducation :
 - Aperçu du programme « Mississippi Education Works »
 - Radiation de la dette et bourses pour le recrutement et le maintien en poste d'enseignants
 - Exploiter la technologie en classe
 - Le point sur le service Internet à large bande dans les écoles en milieu rural
- Énergie et environnement :
 - Leçons de résilience : la restauration des zones côtières du Mississippi
 - La voie de l'avenir : Laboratoire d'innovation en matière d'infrastructures durables de la Géorgie
 - La résilience énergétique et l'armée américaine : des leçons à tirer pour les États
- Affaires budgétaires et opérations gouvernementales :
 - Les pensions publiques : Un impératif budgétaire
 - Budgets d'État : Les dernières tendances
 - Les risques cachés des PPP : Défis et possibilités en matière financière
 - Rapports comparatifs de données : Services correctionnels pour adultes, éducation et programme Medicaid
- Services sociaux et sécurité publique :
 - Gestion des systèmes de placement familial
 - Soins de longue durée dans le Sud

- Santé des hommes
- Réforme du système de santé

Le présent rapport résume les exposés présentés lors des séances plénières et au cours de certaines séances de comité.

VÉHICULES AUTONOMES ET CONNECTÉS : LA VOIE DE L'AVENIR

Scott Shogan, *WSP USA*

- Les véhicules autonomes (VA) font l'objet d'une vive compétition et de nombreux désaccords quant au temps que prendra l'adoption de véhicules « complètement autonomes »; c'est la technologie qui déterminera la voie à suivre.
- D'ici 2040, la course vers l'adoption de véhicules sans conducteur pourrait évoluer de la façon suivante :
 - Les VA sont sur les routes à des fins de mise à l'essai seulement.
 - Le secteur du transport de marchandises est le premier à employer des VA.
 - Les fournisseurs de services pour les non-passagers passent à l'utilisation de VA.
 - Les fournisseurs de services de mobilité adoptent les VA.
 - Les fournisseurs de services de transport public adoptent les VA pour certains usages.
 - Les concessionnaires d'automobiles intègrent les VA à leur offre courante.
 - Les fournisseurs de services de transport public utilisent principalement des VA.
 - Des routes sont réservées à la conduite manuelle.
- Avec un faible débit routier, les véhicules peuvent circuler rapidement tout en maintenant un espacement suffisant. Cependant, la vitesse diminue à mesure que le volume augmente puisque l'espacement se réduit. Si les VA pouvaient circuler rapidement selon un espacement réduit, cela pourrait augmenter considérablement la capacité routière.
- Les gens peuvent être prêts à parcourir de plus longues distances s'ils n'ont pas à conduire.
- Le temps de conduite « économisé » grâce à l'utilisation de VA pourrait être employé à d'autres fins.
- Avec l'adoption des VA, de nouveaux groupes de la population pourraient devenir des « automobilistes », y compris les personnes âgées et certaines personnes handicapées.

- Les VA pourraient changer le modèle axé sur la propriété. Par exemple, au lieu du modèle fondé sur la vente d'automobiles, General Motors, Ford et d'autres intervenants pourraient devenir des fournisseurs de services.
- Les VA suscitent une foule de questions d'ordre sociétal.
- En septembre 2016, le département des Transports des États-Unis a mis en place la politique fédérale concernant les VA, qui, en plus de fournir des définitions clés, propose aux constructeurs d'automobiles un modèle d'évaluation de sécurité volontaire en 15 points ainsi qu'un modèle de politique d'État.
- Le Congrès américain mène actuellement un processus bipartite afin d'élaborer un cadre législatif pour les VA.
- En date du 29 juillet 2017, 41 États américains se penchaient sur l'adoption d'un cadre législatif concernant les VA depuis 2012, 19 États avaient adopté un tel cadre, et des décrets concernant les VA avaient été pris dans quatre États.
- Le processus législatif des États porte notamment sur les aspects suivants :
 - la conduite des VA sans passager;
 - la circulation en peloton ou l'espacement entre les véhicules;
 - le rôle des entreprises du réseau de transport dans l'automatisation;
 - la nécessité de mettre en place des indicateurs visuels pour signaler que la fonction de conduite autonome est engagée;
 - les mesures de protection pour les mécaniciens;
 - la mise en œuvre de partenariats et de projets de collaboration officiels pour la recherche ainsi que la mise en place d'exigences connexes concernant la reddition de comptes aux législateurs.

Sénateur Jim Tracy, Sénat du Tennessee

- Les VA offrent sécurité, prévisibilité et efficacité.
- La connectivité et l'autonomie vont de pair.
- Les cinq types de VA sont les suivants :
 - Le VA est conduit par une personne, mais certaines fonctions – comme le régulateur de vitesse – peuvent être automatisées.
 - Le VA comprend certaines fonctions d'aide à la conduite; par exemple, le système de direction et/ou la conduite peuvent être automatisés, mais le conducteur effectue la plupart des manœuvres.
 - Le VA est partiellement autonome; l'attention de l'automobiliste doit être maintenue sur le véhicule, mais il n'a pas à maintenir la vitesse ou à diriger le véhicule.

- Le VA est complètement autonome pour certaines parties d'un déplacement, mais le contrôle du véhicule peut être transféré à l'automobiliste.
 - Le VA ne nécessite aucun conducteur.
- Chaque nouvelle technologie présente des avantages et des inconvénients.
 - L'utilisation de VA est rendue possible grâce à la capacité de recueillir un grand volume de données et de les traiter « en temps réel » tout en maintenant la connexion entre les véhicules; les données proviennent de multiples technologies dont le VA se sert pour recueillir de l'information sur son environnement et s'adapter en conséquence pour assurer une conduite sécuritaire.
 - À l'avenir, des routes pourraient être conçues ou adaptées de manière à les munir de capteurs servant à interagir avec les VA; ces capteurs pourraient s'avérer particulièrement importants en cas d'intempéries et dans les circonstances où les caméras sont moins en mesure de recueillir des données utiles.
 - On estime que, d'ici 2020, plus de 80 % des véhicules seront connectés et auront recours au système mondial de positionnement américain et à l'infonuagique routière pour choisir les « meilleurs » itinéraires. Les avantages comprennent les suivants : moins d'embouteillages, sécurité accrue, réduction du temps de déplacement, moins de fatigue chez le conducteur, moins de ralentissements, diminution des émissions, etc.
 - On s'attend à ce que les fournisseurs de services de covoiturage et de camionnage soient les premiers à adopter les VA. Cependant, pour les prochaines années, le marché de l'automobile sera encore axé essentiellement sur les propriétaires d'automobile.
 - Le cadre législatif concernant les VA devrait être neutre sur le plan technologique et ne devrait pas favoriser un fabricant en particulier.

FORUM SUR LES FEMMES DANS DES POSTES DE DIRECTION

Cindy Hyde-Smith, *département de l'Agriculture et du Commerce du Mississippi*

- Il y a une différence entre la « gestion » et la « direction ». La gestion s'applique aux choses, et la direction, aux personnes.
- Les dirigeants doivent savoir motiver et inspirer, et ils doivent être passionnés, engagés, authentiques et déterminés.
- Faire preuve de leadership est le meilleur atout pour surmonter les difficultés.

LES PENSIONS PUBLIQUES : UN IMPÉRATIF BUDGÉTAIRE

Donald Boyd, *Rockefeller Institute of Government*

- Les administrateurs de régime de pension déclarent les éléments de passif en tenant pour acquis que les investissements seront « rentables », alors que ce n'est pas une certitude. Par conséquent, les cotisations actuarielles sont plus faibles qu'elles le seraient si les administrateurs ne tenaient pas pour acquise la « rentabilité » des investissements, et les paiements pour la réduction du passif actuariel peuvent s'échelonner sur de longues périodes.
- Selon certaines prévisions, il peut être difficile pour les fonds de pension publics d'atteindre le niveau de rendement prévu en raison des conditions actuelles du marché, ce qui peut amener à faire des investissements plus risqués.
- Dans certains cas, les régimes de pension publics misent davantage sur les investissements dans des produits financiers à haut risque assimilables à du financement par actions.
- Pour un régime de pension, il est important de tenir compte non seulement du coefficient de capitalisation, mais aussi de l'ampleur du passif et des paiements en fonction de l'économie, ainsi que du budget d'une entreprise donnée.
- Les cotisations des employeurs aux régimes de pension ont augmenté de façon substantielle au cours des 40 dernières années.
- Par rapport aux régimes de retraite à prestations déterminées, l'ampleur du passif actuariel atteint un niveau sans précédent à l'échelle de l'État et des administrations locales.
- Depuis 2007, presque tous les États américains ont apporté au moins une modification à leur politique visant les pensions.
- Pour assurer le financement adéquat des régimes de pension, il faudrait envisager les mesures suivantes :
 - Payer les cotisations au régime de pension déterminées par calcul actuariel.
 - Établir les cotisations au régime de pension selon un calcul actuariel conservateur.
 - Assumer des taux d'actualisation et des risques moins élevés.
 - Envisager le partage des risques.

Herb Frierson, *département du Revenu du Mississippi*

- Dans certains États, les régimes de pension et les autres avantages sociaux ont été mis en place à une époque où la croissance économique était relativement élevée. Lorsque la bulle technologique a éclaté, cela a créé ou augmenté des passifs actuariels, et on a sabré certains avantages sociaux.

- La meilleure solution au problème de passif actuariel des régimes de pension serait d'augmenter les salaires et d'amener les employés à investir les gains financiers dans une épargne-retraite.
- Il se pourrait que l'on doive remédier au problème de passif actuariel des régimes de pension de façon progressive et sur une base annuelle.

BUDGETS D'ÉTAT : LES DERNIÈRES TENDANCES

John Hicks, *National Association of State Budget Officers*

- On s'attend à ce que la croissance des dépenses au titre du compte général des États ralentisse considérablement en 2018; pour cette année, le taux de croissance prévu est de 1 %, ce qui est peu élevé pour la huitième année d'une reprise économique et comparativement à la moyenne annuelle de 5,5 % observée au cours de la période de 2000 à 2018.
- Les gouverneurs des États-Unis recommandent d'établir des budgets « prudents » et d'affecter les hausses budgétaires principalement à l'éducation primaire et secondaire ainsi qu'au programme Medicaid.
- En 2018, les budgets d'État pourraient être établis selon les « volets » suivants :
 - améliorer l'équilibre budgétaire structurel;
 - accroître les fonds de réserve pour les périodes difficiles;
 - réduire les dépenses dans la mesure du possible;
 - accroître l'efficacité;
 - réorganiser ou regrouper les services.
- En ce qui concerne l'éducation primaire et secondaire, les « volets » du budget d'État peuvent comprendre les suivants : augmenter les salaires des enseignants, accorder plus d'attention à la maternelle et à l'éducation préscolaire, et revoir la formule de financement.
- En ce qui a trait au développement de la main-d'œuvre, les « volets » du budget d'État peuvent comprendre les suivants : faciliter l'établissement d'un cheminement de carrière à l'échelle secondaire et postsecondaire, remédier aux écarts de compétences, et mettre en œuvre des mesures de perfectionnement pour les adultes.
- Pour ce qui est des services d'aide à l'enfance, les « volets » du budget d'État peuvent comprendre les suivants : réduire la charge de travail, et améliorer ainsi que réformer les services de placement familial.
- Il est probable que les nouveaux régimes de pension pour les employés de l'État prennent la forme de régimes à cotisations déterminées ou de régimes hybrides fondés sur les soldes d'encaisse.

- Au fil des années, tous les États américains ont vu augmenter le pourcentage de leur compte général de dépenses qui est consacré au programme Medicaid. Cependant, la croissance des dépenses au titre du programme Medicaid devrait ralentir quelque peu en 2018.
- On s'attend à ce que les États continuent d'investir dans les efforts de lutte contre la toxicomanie et les mesures qui sauvent des vies afin de remédier à la crise des opioïdes aux États-Unis.
- Depuis 2013, 26 États américains ont augmenté leurs taxes sur l'essence.
- Plus de 60 % des États américains sont assujettis à des restrictions constitutionnelles concernant la façon dont les recettes du fonds pour le transport peuvent être dépensées.
- Certains États augmentent ou mettent en place des frais et des taxes liés au transport, notamment en ce qui concerne : l'immatriculation des véhicules, les véhicules électriques, les véhicules hybrides, les améliorations au réseau de transport, l'utilisation et le poids des camions, les voitures de location ainsi que les péages, entre autres.
- En 2017, plus de 30 États américains ont affirmé que les recettes perçues étaient en dessous de leurs prévisions budgétaires.
- La croissance du revenu au compte général des États a été faible en 2016 et 2017. On s'attend à une amélioration modeste en 2018.
- Les États américains ont une structure de revenus procyclique qui fluctue autant que l'économie.
- Les mesures qui seront prises à l'échelle fédérale dans une foule de domaines devraient créer de l'incertitude pour les États en 2018, notamment en ce qui concerne l'*Affordable Care Act*, la politique fiscale, les infrastructures et le budget.

LES RISQUES CACHÉS DES PPP : DÉFIS ET POSSIBILITÉS EN MATIÈRE FINANCIÈRE

Bradley Nowak, *Williams Mullen*

- Même s'il n'y a pas de définition universelle de ce qui constitue un partenariat public-privé (PPP), ce terme désigne généralement des ententes contractuelles qui présentent les trois caractéristiques suivantes :
 - la mise à contribution des compétences et des actifs du secteur privé;
 - le partage des risques et des avantages;
 - l'offre de services ou d'installations à des fins publiques.

- On peut conclure des PPP notamment dans les secteurs suivants :
 - le transport, notamment pour les routes, les ponts, les chemins de fers, les aéroports et les ports;
 - l'environnement et l'énergie, y compris la production et la distribution d'électricité, l'efficacité énergétique, la gestion des déchets solides, ainsi que les réseaux d'aqueduc, d'égout et de gestion des eaux pluviales;
 - les infrastructures sociales, notamment pour l'éducation, le logement social, les soins de santé, les centres municipaux et centres de congrès, ainsi que les installations et les immeubles publics;
 - la défense;
 - les télécommunications;
 - la technologie de l'information.

- Les idées fausses au sujet des PPP comprennent les suivantes :
 - Le financement privé est le seul avantage d'un PPP.
 - Le PPP équivaut à une privatisation.
 - Le PPP est une formule qui convient à tous les projets.
 - Le succès d'un PPP est garanti.

- Parmi les avantages potentiels des PPP, soulignons la rapidité d'exécution, les faibles coûts, la possibilité de tirer profit de l'expertise et de l'innovation du secteur privé, l'accessibilité du financement privé et le partage des risques.

- Les PPP présentent les risques potentiels suivants :
 - risques politiques, d'où la nécessité de désigner un haut responsable pour l'exécution d'un PPP;
 - risques financiers, d'où la nécessité de veiller à ce que le PPP soit « rentable »;
 - buts ou objectifs irréalistes, puisque tous les risques ne peuvent être transférés au secteur privé, et qu'il faut un équilibre entre les obligations du secteur privé, les garanties de rendement et les autres exigences;
 - un rendement du secteur privé en dessous des prévisions du secteur public, que ce soit à cause d'un manque de compétences, de l'inefficacité de la planification ou des processus liés aux marchés et/ou de contrats mal négociés.

- Afin de déterminer si le modèle du PPP convient à un projet en particulier, on peut prendre en considération les facteurs suivants :
 - objectifs du projet;
 - responsabilité et contrôle des actifs en question;
 - limites réglementaires et autres concernant le recours à un PPP;
 - résultats d'une analyse de rentabilité;
 - capacité du secteur public à gérer, exploiter et maintenir les actifs;
 - incidence sur les fonctionnaires.

SÉANCE PLÉNIÈRE D'OUVERTURE : DISCUSSION AVEC ARCHIE MANNING

Archie Manning, *ancien joueur de football*

- Au lieu de se pointer du doigt, les gens devraient travailler main dans la main.
- Une personne seule peut gagner une récompense, mais il faut une équipe pour gagner un championnat.
- Le leadership, essentiel à l'exécution de n'importe quelle stratégie, implique de donner l'exemple.
- Seuls le travail d'équipe et le leadership peuvent aider les gens à surmonter les épreuves. La question est de savoir non pas s'il y aura des obstacles, mais comment on s'y prendra pour les surmonter.
- Le leadership, c'est comme un don : si vous vous sentez obligé de dire aux autres que vous l'avez, c'est qu'il vous fait probablement défaut.
- Il est important de penser comme un gagnant et un leader : travailler fort; établir et atteindre des objectifs; surmonter les obstacles; penser à l'avenir; voir les obstacles comme des occasions à saisir.
- Plus un défi est important, plus il offre des occasions de réussite.
- Le succès est non pas une destination, mais un cheminement pendant lequel on doit fixer et atteindre des objectifs.
- Ce qu'il vous reste à faire et ce que vous avez déjà accompli ne sont rien à côté de ce que vous êtes capable de réaliser.
- Le gestionnaire prend les bonnes mesures; le leader prend les bonnes décisions.

RAPPORTS COMPARATIFS DE DONNÉES : SERVICES CORRECTIONNELS POUR ADULTES

Monique Appeaning, *Louisiana Legislative Fiscal Office*

- Du 1^{er} juillet 2015 au 1^{er} juillet 2016, le nombre de détenus adultes a diminué de 0,97 % dans les États de la SLC, ce qui représente 5 537 personnes.
- Dans les États de la SLC, le taux d'incarcération par tranche de 100 000 habitants dépasse le taux observé dans l'ensemble des États-Unis.
- Au cours de la dernière décennie, les dépenses des États de la SLC consacrées aux services correctionnels ont augmenté de près de 26 %, passant de 11,4 à 14,4 milliards de dollars américains.

- En juillet 2016, la moyenne d'âge des personnes incarcérées dans les États de la SLC était de 34 ans. En moyenne, les peines d'emprisonnement imposées sont d'une durée de 5,5 ans, et la durée moyenne de la peine purgée est de 3,2 ans.
- Dans les États de la SLC, environ 19 % des délinquants ont été condamnés pour une infraction liée à la drogue.
- Dans les États de la SLC, une comparaison des chiffres de 2015 et de 2016 révèle qu'il y a eu une augmentation du nombre de détenus qui purgent une peine de 20 ans ou plus, et une diminution du nombre de détenus exécutés, du nombre de détenus purgeant une peine d'emprisonnement à perpétuité, du nombre de détenus qui avaient 50 ans ou plus lors de leur incarcération, et du nombre de détenus mis en liberté.

EXPLOITER LA TECHNOLOGIE EN CLASSE

Sharon Leu, *département de l'Éducation des États-Unis*

- Dans les écoles, la technologie n'est plus facultative. Les élèves doivent y avoir accès pour comprendre ses différentes utilités.
- La technologie peut contribuer à surmonter des difficultés, à transformer les expériences d'apprentissage des élèves et à mieux atteindre les objectifs d'apprentissage.
- La technologie peut :
 - mieux outiller les enseignants;
 - accroître l'efficacité en classe;
 - stimuler la créativité de l'enseignant;
 - mettre plus de ressources à la disponibilité des élèves et des enseignants.
- La technologie permet d'apprendre partout en tout temps.

Bobby Cox, *Warren County, Tennessee*

- Les élèves devraient avoir accès à du contenu à jour, ce que permet la technologie numérique.
- La technologie numérique offre aux élèves un outil d'apprentissage qui stimule leur curiosité et qui s'accorde avec leur quotidien à l'extérieur de la salle de classe.
- Les enseignants peuvent proposer du matériel d'apprentissage numérique soigneusement sélectionné. Cependant, une coalition pourrait être formée pour proposer du contenu offert dans l'ensemble du Web.

- Les ressources numériques aident les enseignants à mieux préparer les élèves pour l'avenir.
- Le contenu numérique devrait être étiqueté avec des mots clés appropriés afin de faciliter la recherche.

LE POINT SUR LE SERVICE INTERNET À LARGE BANDE DANS LES ÉCOLES EN MILIEU RURAL

Eric Saunders, *département de l'Éducation de l'Arkansas*

- L'objectif devrait être de préparer les enfants et les jeunes en fonction de leur avenir et non de notre passé.
- En Arkansas, les élèves doivent avoir suivi un cours sur le numérique pour obtenir leur diplôme, et toutes les écoles secondaires de l'État doivent offrir au moins un cours d'informatique.
- En Arkansas, le temps de déplacement moyen des élèves du domicile à l'école est de 49,4 minutes, ce qui équivaut à 49 jours d'école par année, ou le tiers d'une année scolaire. Les autobus sont munis d'un réseau sans fil afin que les élèves puissent faire des travaux scolaires pendant le trajet. Le soir, on gare ces autobus à proximité de secteurs très pauvres afin de pallier le manque d'accès à Internet pour les devoirs.

Michael Turzanski, *EducationSuperHighway*

- Le numérique fait maintenant partie de notre quotidien.
- On devrait s'efforcer notamment de faire en sorte que toutes les classes des écoles publiques aient accès à l'Internet afin que chaque élève puisse profiter des avantages « promis » par l'apprentissage numérique.
- Les écoles primaires et secondaires misent de plus en plus sur l'apprentissage numérique; le nombre d'appareils augmente, tout comme les besoins en bande passante.
- Aux États-Unis, le programme fédéral des écoles et des bibliothèques – ou E-rate – offre aux écoles et aux bibliothèques admissibles des remises sur les services de télécommunication et d'Internet ainsi que les services connexes; le taux d'escompte, qui varie entre 20 % et 90 % du coût des services, est déterminé en fonction du niveau de pauvreté et selon que le bénéficiaire se trouve en milieu urbain ou en milieu rural.
- Chaque district scolaire bénéficie de son propre taux d'escompte au titre du programme E-rate. C'est une initiative clé pour permettre aux écoles d'avoir accès à un service haute vitesse à large bande.

SÉANCE PLÉNIÈRE DE CLÔTURE : DISCUSSION AVEC FRED HAISE

Fred Haise, *ancien astronaute*

- Le travail d'équipe est extrêmement important pour atteindre des objectifs.
- Parmi ses qualités importantes, un leader ne demande jamais aux autres de faire ce qu'il ne ferait pas lui-même, parle avec les gens, pratique la politique de la « porte ouverte » et définit clairement les objectifs à atteindre.

Respectueusement soumis,

Michael L. MacDonald,
sénateur, coprésident du
Groupe interparlementaire
Canada–États-Unis

Wayne Easter, C.P.,
député, coprésident du
Groupe interparlementaire
Canada–États-Unis

Annexe

ÉTATS AMÉRICAINS MEMBRES DE LA SOUTHERN LEGISLATIVE CONFERENCE DU COUNCIL OF STATE GOVERNMENTS

Alabama	Caroline du Nord
Arkansas	Oklahoma
Floride	Caroline du Sud
Géorgie	Tennessee
Kentucky	Texas
Louisiane	Virginie
Mississippi	Virginie-Occidentale
Missouri	

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada–États-Unis
ACTIVITÉ	71 ^e réunion annuelle de la Southern Legislative Conference (SLC) du Council of State Governments
DESTINATION	Biloxi, Mississippi, États-Unis d'Amérique
DATES	Du 29 juillet au 2 août 2017
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'honorable Anne C. Cools
CHAMBRE DES COMMUNES	M. Phil McColeman, député M. Anthony Rota, député
PERSONNEL	M ^{me} June Dewetering, conseillère principale
TRANSPORT	5 609,94 \$
HÉBERGEMENT	7 243,70 \$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	1 941,48 \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	2 200,83 \$
TOTAL	16 995,95 \$