

Canada - United States  
Inter-Parliamentary Group  
Canadian Section



Groupe interparlementaire  
Canada - États-Unis  
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne  
à la *Canadian/American Border Trade Alliance* : La  
frontière canado-américaine – Une orientation concertée**

**Groupe interparlementaire Canada-États-Unis**

**Ottawa, Ontario, Canada  
Du 27 au 29 avril 2008**

# Rapport

Du 27 au 29 avril 2008, le sénateur Jerry Grafstein et le député Rob Merrifield, coprésidents du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis (GIP), ont dirigé une délégation formée de l'honorable Wayne Easter, député, Parti conservateur, et de Marcel Lussier, député, à la réunion du printemps de la Canadian/American Border Trade Alliance (BTA) qui se tient chaque année à Ottawa.

De longue date, le GIP entretient des liens avec la BTA et assiste généralement à sa réunion d'automne qui se tient à Washington, D.C. ainsi qu'à sa réunion de printemps qui se tient à Ottawa. Le 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 interfrontalier et de veiller au maintien des capacités de passage à la frontière qui soient efficaces et productives.

Étant donné l'orientation du BTA, les membres du GPI présents aux réunions de cette alliance sont mieux à même de comprendre les problèmes auxquels les entreprises et les particuliers sont confrontés en ce qui a trait au commerce et au tourisme et être au fait des efforts et mesures que déploient les gouvernements des deux pays pour s'attaquer à ces problèmes. Comme à l'accoutumée, les coprésidents du GIP ont également présenté des observations dans le cadre de cette réunion. On trouve ci-dessous un résumé de leurs commentaires, ainsi que des observations présentées par d'autres membres.

Lors de cette réunion, les séances ont porté sur les questions suivantes :

- L'orientation stratégique de la coopération Canada-États-Unis pour une frontière intelligente pour le XXI<sup>e</sup> siècle et par-delà
- La technologie utilisée à la frontière – cas particuliers
- Orientation stratégique de la politique sur le transport – Infrastructure nationale des autoroutes, et infrastructures ferroviaire, aérienne et maritime, avec données particulières sur les couloirs commerciaux et les points frontaliers
- Relations canado-américaines et activités de coopération
- Le point de vue américain
- Initiatives d'approvisionnement à l'étranger – le projet MOSS
- Vision commerciale pour l'horizon 2017 et approche privilégiée par l'Agence des services frontaliers du Canada – Aperçu des programmes prévus pour les passagers à faible risque (NEXUS, EXPRES et permis de conduire améliorés)
- Carburants de remplacement et véhicules hybrides électriques rechargeables
- Relations commerciales canado-américaines

- Permis de conduire améliorés de la province de Colombie-Britannique – Le point sur cette initiative à la fine pointe de la technologie
- Consortium de recherches universitaires sur la frontière nord Canada-États-Unis (CRUCan-Am)
- Que nous réserve l'année 2008-2009 du côté canadien de la frontière?

Les participants du GIP ont saisi cette occasion pour échanger et apprendre des tas de choses des organismes et particuliers de secteurs privé et public qui, de façon quotidienne, travaillent sur les questions frontalières. En participant aux réunions de la BTA, les membres du GIP peuvent faire connaître à leurs interlocuteurs les mesures prises par le GIP en ce qui a trait à des buts bilatéraux communs et à des différences de points de vue également. Le GIP entend donc poursuivre sa participation aux réunions du BTA qui se tiennent à Washington et à Ottawa.

### **Conférenciers invités pour le petit déjeuner**

*Alain Jolicoeur, Agence des services frontaliers du Canada*

- l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) travaille - entre autres - avec son homologue américaine, Industrie Canada, l'Agence du revenu du Canada et Sécurité publique Canada.
- la sécurité est un aspect sur lequel il est impossible d'avoir une maîtrise absolue.
- le nombre de voyages entre les deux pays est tellement élevé qu'il est difficile de savoir qui sont « les voyageurs indésirables ».
- les pays doivent se doter de bonnes compétences en matière d'analyse des risques et déterminer à l'avance quels voyageurs présentent un risque; l'évaluation des risques permet d'orienter les ressources vers les individus ou personnes qui présentent un risque élevé ou non connu.
- en ce qui a trait à la frontière et à son renforcement, il semble que nous reculions au lieu d'avancer.
- il importe de rappeler que les défis que représente la frontière canado-américaine diffèrent de ceux que pose la frontière mexico-américaine.
- du point de vue de la sécurité, l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) est un outil fort intéressant.
- le nombre de participants au programme NEXUS ne cesse de croître et il est offert à un nombre de plus en plus élevé de points d'entrée.

- l'ASFC travaille avec des organisations douanières de l'Amérique latine afin de créer des capacités en ce qui a trait aux procédures de gestion du risque et de lutte contre la corruption; en contribuant au renforcement de ces organisations douanières, nous nous renforçons également.

### **L'orientation stratégique de la coopération Canada-États-Unis pour une frontière intelligente pour le XXI<sup>e</sup> siècle et par-delà**

*L'honorable Stockwell Day, Parti conservateur, député, ministre de la Sécurité publique*

- notre frontière commune avec les États-Unis devrait être ouverte aux personnes et aux marchandises ne présentant qu'un risque faible ou pas de risque du tout et fermée aux personnes et marchandises qui peuvent constituer une menace pour l'un ou l'autre de nos deux pays
- les paroles sont une chose et les actions en sont une autre
- l'initiative sur le manifeste électronique est importante; le risque devrait être évalué avant que les camions n'arrivent à la frontière afin de déterminer à l'avance quels camions devraient faire l'objet d'une inspection secondaire
- il y aurait lieu d'élargir le programme NEXUS
- bien que le Canada soit satisfait du report jusqu'en juin 2009 de la mise en œuvre des aspects terrestres et maritimes de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO), il importe de s'attaquer à certains problèmes.
- des progrès ont été réalisés en ce qui a trait aux documents conformes à l'IVHO
- les provinces sont encouragées à participer à des initiatives de permis de conduire améliorés et déjà ces permis font l'objet d'un trop grand nombre de demandes en Colombie-Britannique
- au Canada, les agents des services frontaliers sont armés
- au Sommet des leaders nord-américains qui s'est tenu à la Nouvelle-Orléans en avril 2008, les leaders se sont surtout intéressés à des questions telles que l'harmonisation des règlements et à la nécessité de se doter d'une capacité accrue au passage frontalier de Detroit-Windsor
- en ce qui a trait à l'harmonisation réglementaire, les priorités initiales sont celles qui ont trait aux pièces automobiles et aux véhicules de même qu'à la salubrité des aliments
- en raison de l'importance des systèmes d'inventaire juste à temps, une catastrophe naturelle ou d'origine humaine au pont Detroit-Windsor entraînerait la fermeture des usines de fabrication en quelques minutes; un passage frontalier de rechange est nécessaire

- toutes les fois qu'un renforcement de la sécurité est souhaitable, il en résulte inévitablement une diminution de la liberté; il y a un équilibre à réaliser entre la sécurité et la liberté.
- ce dont nous avons besoin c'est une frontière qui n'est pas plus épaisse qu'elle ne doit l'être, des mesures renforcées à la frontière, que les menaces soient réelles ou perçues - ralentissent les opérations et augmentent les coûts.

## **La technologie utilisée à la frontière – Cas à l'examen**

*Ron Rienas, pont Peace*

- depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001, un certain nombre d'initiatives ont été mises en place au pont Peace, au nombre desquelles une évaluation des menaces et de la vulnérabilité, la mise en œuvre d'une technologie et l'adoption de pratiques exemplaires. Des postes de chef de la sécurité et de coordinateur de la sécurité ont en outre été créés et une formation destinée à sensibiliser le personnel est offerte de façon continue
- au pont Peace, on recourt à une approche tous risques qui consiste à : dissuader, déceler, reporter, et intervenir
- en ce qui a trait au pont Peace :
  - l'accès aux données est restreint à l'aide de cloisons pare-feu et d'autres moyens
  - l'accès piétonnier public et l'entrée à divers endroits sont restreints
  - des barrières matérielles sont utilisées pour restreindre l'accès par véhicule
  - l'accès aux portes fait l'objet d'une surveillance et des insignes d'identification sont utilisées
  - dans les endroits vulnérables, un éclairage permet d'accroître la visibilité
  - des barrières sont utilisées
  - une surveillance est exercée sur le pont
  - seuls les mouvements d'êtres humains doivent être détectés et ils le sont dans une proportion de 98 %.
- bien que le pont Peace « ne soit pas encore à proprement parler le pont de la paix », beaucoup de programmes ont été menés à bien depuis le 11 septembre 2001; à mesure que nous avançons, l'accent est mis de plus en plus sur l'intervention.

*Tom Garlock, Commission du pont de Niagara Falls*

- depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001, le programme NEXUS s'est vu accorder une priorité plus grande; dans l'avenir, le programme NEXUS devra conférer des avantages réels, c'est-à-dire faciliter le transit et un plus grand nombre de personnes devront posséder une carte NEXUS s'il faut accroître les gains d'efficacité globaux
- il est nécessaire d'établir une distinction entre les marchandises et les personnes à propos desquelles on ne connaît que suffisamment de choses de celles dont on connaît moins de choses
- le pont Whirlpool est le seul passage frontalier où le programme NEXUS est en vigueur le long de la frontière; à ce pont, les utilisateurs ouvrent un compte de péage et la barrière se lève à distance afin de permettre le passage d'un côté à l'autre du pont
- à l'heure actuelle, plus de 8 000 utilisateurs de NEXUS possèdent un compte de péage actif en ce qui a trait au pont Whirlpool
- on utilise une technologie pour déterminer et vérifier les temps d'attente et cette information est communiquée aux voyageurs afin qu'ils puissent prendre la décision qui leur convient

**Orientation stratégique de la politique en matière de transport – Infrastructure nationale des autoroutes, et infrastructures ferroviaire, aérienne et maritime, avec données particulières sur les couloirs commerciaux et les passages frontaliers**

*Kristine Burr, Transports Canada*

- dans le cadre du Plan d'infrastructure Chantiers Canada, 33 milliards de dollars seront affectés à divers projets de 2007 à 2014; ce montant doit servir à mener des initiatives annoncées dans les budgets fédéraux de 2006 et de 2007 et déterminera également comment seront utilisées des affectations qui existaient déjà, notamment la remise de la taxe sur les produits et services (TPS) aux municipalités et le partage de recettes fiscales provenant de la taxe sur l'essence avec les provinces; il est à espérer que l'aide fédérale permette de mobiliser du financement d'autres sources et que le Fonds pour les partenariats public-privés pourra être utile à cet égard.
- les partenariats public-privés permettent de partager le risque et de réaliser des gains d'efficacité et des innovations dans le secteur privé
- en tant que composante du plan d'infrastructure Chantiers Canada, un investissement de 2,1 milliards de dollars consenti dans le cadre du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers permettra d'améliorer la circulation des marchandises entre le Canada et le reste du monde; une affectation de financement

fondé sur le mérite visant à renforcer l'infrastructure à des endroits clés, y compris aux importants passages frontaliers entre le Canada et les États-Unis et la porte canadienne de l'Atlantique; 400 millions de dollars du fonds sont consacrés à la construction d'un chemin d'accès entre l'autoroute 401 et le nouveau passage frontalier Windsor-Detroit

- la stratégie fédérale pour les principales portes et les principaux couloirs commerciaux englobe la porte et le corridor canadiens de l'Asie-Pacifique, la porte continentale et le corridor du commerce Ontario-Québec et la porte canadienne de l'Atlantique; des activités de marketing et de promotion de ces portes sont menées à l'étranger et aux États-Unis
- on devrait optimiser l'infrastructure actuelle avant de consacrer des investissements dans de nouveaux travaux d'infrastructure
- il ne suffit pas de se doter d'une infrastructure matérielle; il faut en outre intégrer les politiques
- les changements apportés au taux de déduction pour amortissement pour le matériel ferroviaire roulant auront pour effet d'accélérer l'amortissement
- par suite des récentes modifications législatives, les expéditeurs pourront se prévaloir de recours plus efficaces lorsqu'il sera question de chemins de fer
- l'accord « Ciel ouvert » conclu entre le Canada et les États-Unis est conforme à la politique « Ciel bleu »

## **Relations canado-américaines et activités de coopération**

*Rob Merrifield*, député, coprésident, Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

- en avril 2008, les membres du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis se sont rendus à Washington, D.C., afin d'assister à des réunions où étaient présents des législateurs fédéraux et de rencontrer plus de 30 membres du Sénat américain et de la Chambre des représentants
- lors de la dernière visite du GIP au Congrès, l'accent a été mis sur la gestion de la frontière commune (y compris les préoccupations en matière de sécurité), le commerce bilatéral dans le secteur de l'énergie et les avantages des accords de libre-échange pour les pays.
- le GIP a rencontré la présidente de la Chambre des représentants, M<sup>me</sup> Nancy Pelosi, et elle s'est montrée ouverte, compréhensive et très au fait des relations bilatérales; M<sup>me</sup> Pelosi entend dresser un « plan sur la frontière commune » qui sera présenté à la prochaine administration américaine et le rapport *Finding the Balance: Reducing Border Costs While Strengthening Security* représente un pas immense dans cette direction

- comme les Canadiens sont conscients que les États-Unis ont été attaqués physiquement le 11 septembre 2001, ils comprennent pourquoi ils tiennent à renforcer leurs frontières communes.
- les États-Unis ont également été attaqués sur le plan économique, la possibilité de récession y étant bien réelle – si elle n'est pas déjà bel et bien commencée
- des différences importantes existent entre les frontières Canada-États-Unis et Mexique-États-Unis; et comme elles engendrent des problèmes différents, elles devraient faire intervenir des solutions différentes
- le Mexique n'est pas en train de se battre aux côtés des États-Unis en Afghanistan; de plus, le Mexique n'est pas un fournisseur principal d'énergie aux États-Unis.
- le Canada est le principal destinataire des exportations de 35 États américains, alors que le Mexique n'est le principal marché d'exportations étranger que pour trois États américains.
- aux États-Unis, 7,1 millions d'emplois dépendent du commerce entre le Canada et les États-Unis
- si la sécurité est un enjeu et le terrorisme un problème, peut-être que le Canada et les États-Unis devraient harmoniser leurs politiques en matière d'immigration, de frontières et autres afin de veiller à ce que les terroristes ne puissent pénétrer ni dans un pays ni dans l'autre; le Canada est une cible aussi large que les États-Unis et nos deux pays devraient combattre côte-à-côte pour assurer la prospérité économique et faire échec au terrorisme
- le Canada possède un atout : l'énergie; les États-Unis ont besoin d'énergie afin de soutenir leurs extrants, et 80 % du pétrole produit dans le monde provient de régions géopolitiquement instables
- ni Ottawa ni Washington ne fonctionnent qu'avec des idées; les idées doivent être mises en œuvre à la faveur du consensus dégagé autour d'idées bien précises

*Sénateur Jerry Grafstein*, coprésident, Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

- le groupe interparlementaire Canada-États-Unis est désormais un « formidable véhicule pour la promotion » des intérêts et il va de soi qu'une approche ascendante est nécessaire – c'est-à-dire une approche qui fasse en sorte que le GIP assure la liaison avec les gouverneurs et les législateurs des États.
- bien que certains progrès aient été réalisés dans certains domaines, la frontière Canada-États-Unis est plus épaisse, plus profonde et pire aujourd'hui qu'elle ne l'était il y a cinq ans.



- bien que le gouvernement canadien ait en mains de bons plans, de bons plans sont une chose, mais leur mise en œuvre en est une autre
- l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a été avantageux pour tous les pays partenaires; et si certaines pertes d'emplois sont parfois associées aux accords commerciaux, d'autres facteurs contribuent aussi aux pertes d'emplois – notamment les problèmes à la frontière – et ils doivent être pris en compte
- aux États-Unis, la rhétorique touchant l'ALENA s'enfle et prend des formes diverses et les gens commencent à croire que l'ALENA est à l'origine des pertes d'emplois; l'accent devrait plutôt être mis sur les pertes attribuables à la frontière et découlant de la concurrence provenant d'économies émergentes telles que la Chine
- pour ce qui est de l'ampleur des pertes d'emplois dans le secteur de la fabrication au Canada, considérez qu'en 2006 environ 1,85 million de Canadiens occupaient un emploi dans le secteur de la fabrication, alors que le nombre d'emplois dans ce secteur était de plus de 2 millions en 2001, ainsi entre 2001 et 2006 – il y a eu environ 155 000 pertes d'emplois au Canada, ce qui représente 7,7 % de la main-d'œuvre du secteur manufacturier; au cours des derniers mois, le secteur de la fabrication du Canada a été durement frappé par suite de la hausse de la valeur relative du dollar canadien et des problèmes économiques que connaissent les États-Unis
- aux États-Unis, le nombre d'emplois dans le secteur de la fabrication a diminué pour s'établir à environ 14,2 millions en 2006 alors que ce chiffre était de 16,4 millions en 2001, soit une diminution de quelque 2,2 millions d'emplois, c'est-à-dire de 13,6 % de l'effectif du secteur manufacturier
- alors que 88% des exportations canadiennes étaient auparavant destinées aux États-Unis, cette proportion est maintenant passée à 75%
- une meilleure surveillance du Département de la sécurité intérieure par le Congrès est désormais de rigueur
- le précontrôle des voyageurs qui arrivent au pays par avion, y compris à l'aéroport international Pearson de Toronto, serait plus efficace si les niveaux de dotation étaient plus élevés.
- en 2007, on a dénombré environ 66,5 millions de voyages le même jour ou du jour au lendemain d'un côté à l'autre de la frontière Canada-États-Unis; si l'on présume qu'il faut patienter environ trois heures à la frontière pour chaque voyage de retour, alors environ 200 millions d'heures de productivité perdues sont attribuables aux retards à la frontière

## **Le point de vue américain**

*Ambassadeur David Wilkins, ambassadeur américain au Canada*

- le Canada et les États-Unis entretiennent une des relations les meilleures, les plus pacifiques et les plus productives au monde; la particularité de notre relation est peut-être que nous nous concentrons sur les choses à faire plutôt que sur nos différences.
- l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a été une réussite pour tous les pays partenaires et le commerce entre le Canada, les États-Unis et le Mexique a triplé depuis la signature de l'accord; la réouverture de cet accord se traduirait certes par un recul
- il a été question de l'ALENA lors du Sommet des leaders nord-américains qui s'est tenu à la Nouvelle-Orléans en avril 2008. Selon le président Bush, il est maintenant temps de passer à autre chose que l'ALENA.
- le président Bush s'est montré conciliant envers le Canada et il se soucie vraiment des choses qui importent pour les Canadiens; il s'est tenu aux côtés du Canada et a plaidé en faveur de la réouverture rapide de la frontière commune pour le bœuf canadien et les produits du bœuf; il a appuyé une approche avisée et reposant sur le sens commun concernant l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental et il a plaidé en faveur d'un règlement rapide du différend touchant le bois d'œuvre.
- le président Bush est résolu à mettre en place des démocraties; il est également déterminé à éradiquer le VIH/SIDA
- le monde après le 11 septembre 2001 n'a pas été facile pour personne
- quelle que soit la personne qui occupera la Maison Blanche, elle sera toujours amie du Canada; notre relation est simplement trop importante pour ne pas être prioritaire
- en ce qui a trait à l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, le meilleur conseil que l'on puisse donner est : Munissez-vous d'un passeport
- si la sécurité est importante, le commerce et les voyages le sont tout autant; ce ne sont pas deux aspects qui s'excluent mutuellement et le Canada et les États-Unis doivent œuvrer de concert pour rendre la frontière commune intelligente, sécuritaire et efficace
- ce serait une erreur monumentale pour l'Organisation du Traité de l'Atlantique-Nord que de quitter l'Afghanistan maintenant, avant que le temps ne soit venu; la liberté trouve toujours une voie et elle finira par se frayer un chemin en Afghanistan

## **Initiatives d'approvisionnement à l'étranger – le projet MOSS**

*Gil Duhn, General Motors*

- des expéditions par conteneur en provenance de partout dans le monde entrent aux États-Unis
- le commerce international fait intervenir beaucoup de paperasse et parfois des documents sont rédigés en langue étrangère
- faire les choses par voie électronique réduit les coûts, accélère les processus et renforce les conformités

*Michael Comerford, Global Commerce Systems*

- il est possible de renforcer les chaînes d'approvisionnement en recourant à des stratégies pertinentes en matière de douanes et de logistique
- les entreprises doivent obtenir les bonnes marchandises au bon endroit et au bon moment tout en réduisant au minimum leurs coûts d'inventaire
- les graves lacunes sur le plan de l'information dans les chaînes d'approvisionnement sur de longues distances ont des effets néfastes sur la circulation des marchandises. Des tas de documents sont nécessaires, les documents papier sont parfois incomplets ou difficiles à lire, plusieurs systèmes sont exclusifs et les erreurs humaines sont inévitables
- il est coûteux de communiquer par courriel, par téléphone, par télécopieur ou par la poste et ces modalités prêtent aux erreurs
- la tendance au recours à des sources d'approvisionnement extraterritoriales est importante –MOSS est un projet dicté par les besoins des utilisateurs
- le mouvement intercontinental des marchandises est très complexe; les durées de transit diminuent lorsque le facteur information est mieux maîtrisé
- un conteneur sur sept est retardé dans son parcours en raison de données manquantes
- ce dont nous avons besoin c'est d'un système qui permette de saisir les données correctement dès la première fois et d'en assurer l'utilisation dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement par des utilisateurs autorisés; ce système devrait permettre la réutilisation des données qui n'ont pas besoin d'être changées et qu'en outre seules les personnes autorisées à y apporter des modifications puissent le faire

## **Vision commerciale jusqu'en 2017 et approche privilégiée par l'Agence des services frontaliers du Canada – Aperçu des programmes de passagers à faible risque (NEXUS, EXPRES et permis de conduire améliorés)**

*Greg Goatbe*, Agence des Services frontaliers du Canada

- il existe divers programmes ayant pour objet de faciliter le mouvement de marchandises et des personnes préapprouvées et à faible risque
- le Plan d'action des douanes 2000-2004 comportait un plan stratégique quinquennal pour l'Agence des services frontaliers du Canada; depuis lors, les conditions ont beaucoup changé, l'intensification du commerce en provenance de l'extérieur de l'Amérique du Nord pose des difficultés logistiques et des problèmes de sécurité et la vision commerciale – le successeur du Plan d'action des douanes – reconnaît ces réalités dans sa vision jusqu'en 2017
- certains ont déploré que les processus commerciaux à la frontière deviennent de plus en plus lourds tant sur le plan financier que des délais à subir
- la modernisation continue des processus commerciaux exige une modernisation continue de même que la participation et l'engagement des intervenants
- dans la mesure du possible, le Canada et les États-Unis doivent harmoniser leurs processus et exigences
- les efforts de l'Agence des services frontaliers du Canada devraient être axés sur la gestion du risque plutôt que sur la saisie des données
- les intervenants sont d'avis qu'il faut continuer à privilégier une approche équilibrée du commerce et de la sécurité; on pense également que la technologie devrait être utilisée pour améliorer l'efficience
- les intervenants croient qu'une harmonisation internationale accrue est essentielle à la compétitivité du Canada
- certains problèmes touchant NEXUS doivent être abordés : la politique américaine d'acceptation de documents conformes à l'Initiative relative aux voyages en hémisphère occidental dans les voies autres que NEXUS; et l'application du principe de tolérance zéro en ce qui a trait à la révocation de NEXUS en cas d'infraction mineure
- bon nombre de provinces et territoires mènent actuellement des initiatives relatives aux permis de conduire améliorés ou sont en train d'examiner la faisabilité de recourir à de tels permis

## **Carburants de remplacement et véhicules hybrides électriques rechargeables**

*Bruce Agnew*, Cascadia Center

- un leadership en faveur du changement en ce qui a trait au carburant de remplacement vient de l'Ouest

*Steve Marshall, Cascadia Center*

- le pétrole est de moins en moins abordable
- le pétrole est à l'origine de 50 % du déficit commercial américain
- sans une augmentation proportionnelle de la production, l'augmentation de la demande de pétrole se traduira par une augmentation des cours du pétrole
- le réchauffement de la planète est le troisième facteur le plus important de la politique publique; en raison de l'augmentation du dioxyde de carbone, d'intenses pressions nationales et internationales sont exercées afin que des mesures soient prises
- les véhicules à gaz plus petits ne sont pas la solution; les véhicules hydroélectriques le sont
- concernant les véhicules hydroélectriques, la question primordiale a été le coût de la batterie; la technologie s'améliore toutefois et les coûts diminueront à mesure que les volumes de production augmenteront
- les voitures hydroélectriques peuvent être chargées en dehors des périodes de pointe; les services d'électricité sont les stations-service de demain
- les formes d'énergie les plus renouvelables – y compris le vent, l'énergie solaire et l'énergie des vagues – ne sont qu'intermittentes
- afin de transformer les transports, il est nécessaire de mener des projets de démonstration et d'adopter des normes internationales

*Jim Woolsey, Booz Allen Hamilton*

- le pétrole n'est ni sécuritaire, ni propre, ni abordable
- nous devrions faire au pétrole ce que la réfrigération a fait au sel au moment où on lui a retiré son monopole en tant qu'agent de conservation des produits de base
- essentiellement, nous devons veiller à ce que le pétrole ne soit désormais plus un produit de base stratégique jouissant d'un monopole absolu
- la plus grande partie du pétrole disponible est produit dans des régions instables sur le plan géopolitique

- les États-Unis doivent emprunter pour importer du pétrole; or, les achats américains de pétrole du Moyen-Orient financent des activités terroristes
- la dette imputable au pétrole représente la dette la plus importante des pays en développement et aucun montant d'aide étrangère ne contribuera à régler ce problème.

## **Relations commerciales Canada – États-Unis**

*Marie-Lucie Morin*, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international

- la relation qu'entretient le Canada avec les États-Unis est la plus importante pour notre pays; le Canada a besoin de ce commerce bilatéral pour continuer de croître et de prospérer
- bien que le Canada tende - par suite du changement des chaînes de valeur mondiales - à se tourner de moins en moins exclusivement vers les États-Unis comme marché d'exportation, environ 75 % des exportations de marchandises du pays continuent d'être destinées au marché américain
- bon nombre des secteurs sont hautement intégrés
- le Canada est pour les États-Unis un fournisseur sûr et stable en énergie
- il est possible de se doter d'une frontière qui soit sécuritaire sans pourtant nuire au commerce
- des progrès importants ont été réalisés au plan de la gestion de la frontière commune au cours des quelques dernières années
- la montée du protectionnisme aux États-Unis est inquiétante; l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) tien lieu en quelque sorte de paratonnerre face à l'anxiété causée par les changements dans le commerce mondial et les changements de nature économique
- les faits confirment que l'ALENA s'est traduit par des avantages pour les États-Unis, le Mexique et le Canada; les velléités protectionnistes doivent être contrés par des faits
- le Canada est un précieux partenaire commercial des entreprises américaines
- aux États-Unis, 7,1 millions d'emplois dépendent du commerce avec le Canada
- une réaction commerciale stable et prévisible avec le Canada est importante pour les États-Unis puisqu'ils éprouvent actuellement des difficultés économiques
- des blocs commerciaux se forment ailleurs dans le monde, y compris dans l'Union européenne et en Asie

- les pays de l'ALENA devraient travailler ensemble afin d'être plus concurrentiels à mesure que l'Amérique du Nord établit des relations commerciales avec d'autres régions du monde; de plus en plus, les décisions commerciales sont prises selon une assise nord-américaine, ce qui met en lumière la nécessité d'une coopération sur le plan réglementaire, et de la compatibilité des normes et des initiatives sectorielles entre les partenaires de l'ALENA
- à la lumière de cette concurrence exacerbée, la stabilité des relations commerciales est plus que jamais impérative

### **Permis de conduire améliorés de la province de Colombie-Britannique – Le point sur cette initiative à la fine pointe de la technologie**

*Sukomar Periwal*, ministère des Relations intergouvernementales de la Colombie-Britannique

- le ministre Stockwell Day et le secrétaire américain Michael Chertoff ont apporté une contribution essentielle à la réussite de l'initiative menée conjointement par l'État de Washington et la Colombie-Britannique concernant les permis de conduire améliorés
- les permis de conduire améliorés représentent une bonne nouvelle, et cette initiative continue d'évoluer à mesure que les parties poursuivent leur coopération et que l'on en tire des enseignements et des pratiques exemplaires
- à la faveur de l'initiative de permis de conduire améliorés, la Colombie-Britannique a transformé une difficulté en une possibilité; les efforts de coopération entre la province et l'État de Washington ont d'abord commencé par une conversation entre le premier ministre Gordon Campbell et la gouverneure Christine Gregoire, lesquels continuent de travailler ensemble sur les questions frontalières, le changement climatique, l'état de santé des océans et autres enjeux
- bon nombre d'organisations et d'individus des deux pays ont avancé des idées intéressantes, trouvé des solutions originales et donné une impulsion au mouvement à mesure qu'ils travaillaient ensemble à l'atteinte d'un but commun, à savoir une frontière plus efficiente
- lors de la mise en œuvre de l'Initiative sur les permis de conduire améliorés, la Colombie-Britannique a reconnu que les affaires étrangères et la gestion de la frontière étaient des domaines de compétence fédérale; la province voulait s'assurer que les sphères de compétence de chaque administration étaient respectées
- il importe de remarquer que l'idée de permis de conduire améliorés fait son chemin depuis quelques années déjà et qu'elle avait été examinée ailleurs en Amérique du Nord dans d'autres pays avant la mise en œuvre de l'initiative conjointe Colombie-Britannique – État de Washington; un permis de conduire amélioré est une option convenable, mais ce document ne saurait remplacer le passeport

- dans l'avenir, les efforts être déployés de telle sorte qu'il existe une masse critique de titulaires de permis de conduire améliorés; à de nombreux endroits dans l'État de Washington on délivre de tels permis, l'État concerte ses efforts avec le département de la Sécurité intérieure et des travaux sont réalisés en ce qui a trait aux voies prioritaires pour les titulaires de permis de conduire améliorés
- pour l'heure, des permis de conduire améliorés ne sont délivrés en Colombie-Britannique qu'aux personnes nées dans cette province puisqu'il est plus facile d'accéder aux données de l'état civil de ces personnes
- la proximité et le lien très fort entre Vancouver et Seattle ainsi que la relation entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington ont été des facteurs décisifs dans la réussite de l'Initiative sur les permis de conduire améliorés
- le Corridor de l'Asie-Pacifique bénéficie à l'ensemble du Canada; pour que ce corridor fonctionne correctement, la frontière commune avec les États-Unis doit demeurer ouverte
- depuis 1990, la Colombie-Britannique a vu le nombre de voyages transfrontaliers diminuer et les voyages liés à des conventions et congrès ont également diminué; ces réductions reflètent en partie l'augmentation du facteur « formalités tracassières » à la frontière puisque les personnes choisissent de ne pas faire d'efforts pour traverser la frontière commune, et le Canada et les États-Unis se désengagent graduellement l'un à l'égard de l'autre
- plus épaisse sera la frontière commune, moins les Canadiens et Américains auront tendance à s'engager les uns envers les autres. Cette réalité aura des incidences à long terme.
- l'État de Washington reconnaît qu'il bénéficiera des retombées engendrées par le Jeux olympiques d'hiver 2010 en Colombie-Britannique et qu'étant donné le volume de trafic lié aux Jeux olympiques, des arrangements spéciaux devront être conclus; la région doit faire connaître les « bonnes nouvelles » au reste du monde au lieu de se concentrer sur les « mauvaises nouvelles », des anecdotes de congestion monstre à la frontière, par exemple.

### **Le Consortium de recherches universitaires sur la frontière nord-Canada-États-Unis (CRUCanAm)**

*Jim Phillips, Canadian/American Border Trade Alliance*

- le Consortium de recherches universitaires sur la frontière nord-Canada-États-Unis conjugue des points de vue théoriques et universitaires à des expériences concrètes
- ce vaste effort de recherche fait intervenir six universités américaines qui établiront des partenariats avec les universités canadiennes dans le cadre de projets précis



- ce consortium produira de solides recherches sur la frontière et ses effets sur la sécurité continentale et la prospérité économique
- le représentant américain Rick Larsen de l'État de Washington a adressé à ce titre une demande de 3 millions de dollars au Congrès;
- le soutien du secteur privé à cette initiative est important
- on étudiera les exportations américaines au Canada, puisque la frontière commune est cruciale pour les exportateurs américains
- des indicateurs de rendement à l'échelle de la frontière – tels que temps de retard, exprimés en nombre de véhicules, etc., seront analysés

### **Que réserve 2008-2009 au côté canadien de la frontière?**

*Scott Newark*, Groupe sur la sécurité nationale

- les risques d'attaques terroristes sont toujours réels
- plus de sécurité n'est pas nécessairement synonyme d'une sécurité éclairée
- une frontière plus épaisse entraîne des files d'attente plus longues et des coûts plus élevés
- l'une des différences les plus importantes entre les États-Unis et le Canada est qu'aux États-Unis, la sécurité est l'impératif ou la lentille à travers laquelle tout est vu
- la mutualité de la frontière est davantage un atout qu'un inconvénient
- les ponts sont une cible facile pour les terroristes
- les programmes de détection destinés à indiquer quelles marchandises et personnes représentent un risque faible sont bonnes pour le commerce, le tourisme et la sécurité
- la sécurité fondée sur le renseignement peut accélérer le commerce interfrontalier
- des niveaux de sécurité accrus facilitent les voyages et le commerce
- la fermeture de la frontière ne peut que profiter à « l'ennemi »
- les ressources devraient être concentrées sur les marchandises et les personnes qui représentent un risque non connu ou élevé; ciblant les « ouvrages »
- nous avons intérêt à nous concentrer sur la sécurité du périmètre et à repousser la frontière; lorsque la frontière est repoussée, nous réduisons la nécessité de recourir au 49<sup>e</sup> parallèle en tant qu'écran supplémentaire

- la forme devrait suivre la fonction, et les règles en vigueur devraient faciliter l'atteinte de résultats
- il est nécessaire de mesurer les progrès et de se demander pourquoi des progrès ont ou non été réalisés
- nous ne devons pas attendre de résoudre tous les problèmes pour en résoudre certains
- la meilleure façon de prédire l'avenir est de contribuer à le façonner.

Respectueusement soumis,

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

Rob Merrifield, député  
coprésident  
Groupe interparlementaire  
Canada-États-Unis

## Dépenses de voyage

<b>ASSOCIATION</b>	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
<b>ACTIVITÉ</b>	<i>Canadian/American Border Trade Alliance</i> : La frontière canado-américaine – Une orientation concertée
<b>DESTINATION</b>	Ottawa, Ontario, Canada
<b>DATES</b>	Du 27 au 29 avril 2008
<b>DÉLÉGATION</b>	
<b>SÉNAT</b>	L'hon. Jerry Grafstein, sénateur, coprésident
<b>CHAMBRE DES COMMUNES</b>	M. Rob Merrifield, député, coprésident L'hon. Wayne Easter, C.P., député, vice-président M. Marcel Lussier, député
<b>PERSONNEL</b>	Émilie Thivierge, secrétaire executive June Dewetering, analyste
<b>TRANSPORT</b>	Ø \$
<b>HÉBERGEMENT</b>	Ø \$
<b>HOSPITALITÉ</b>	Ø \$
<b>INDEMNITÉS JOURNALIÈRES</b>	Ø \$
<b>CADEAUX OFFICIELS</b>	Ø \$
<b>DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION</b>	3 347.50 \$
<b>TOTAL</b>	3 347.50 \$