

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 36^e Conférence annuelle des
gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers
ministres de l'Est du Canada**

Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

Burlington, Vermont, États-Unis

Les 29 et 30 juillet 2012

Rapport

MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Les 29 et 30 juillet 2012, l'honorable Wayne Easter, C.P., député, vice-président, a dirigé une délégation de la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis à la 36^e Conférence annuelle des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (GNA-PMEC) à Burlington, Vermont. Les autres membres de la délégation comprenaient l'honorable Michel Rivard, sénateur; M. John Williamson, député, vice-président et M. Terence Young, député. La délégation était accompagnée de M. Mohamed Zakzouk, conseiller auprès de la Section canadienne.

ÉVÉNEMENT

Par l'entremise des GNA-PMEC, qui organisent une conférence chaque année, onze administrations de la Nouvelle-Angleterre et de l'Est du Canada (voir l'annexe) échangent des idées, tablent sur leurs liens historiques, font valoir leurs intérêts et encouragent la collaboration avec le secteur privé. Au fil des années, la conférence des GNA-PMEC a abordé de nombreux sujets d'intérêt mutuel, notamment le commerce, l'environnement, le développement économique, le tourisme, l'énergie, les pêches et l'agriculture.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION DANS LE CADRE DE L'ÉVÉNEMENT

Le Canada et les États de la Nouvelle-Angleterre entretiennent une relation mutuellement avantageuse. D'après des données récentes, plus de 400 000 emplois dans les six États de la Nouvelle-Angleterre dépendent des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. On a récemment estimé la valeur du commerce annuel de marchandises entre le Canada et ces États à près de 25,1 milliards de dollars américains : environ 7 milliards de dollars américains de marchandises ont été exportées à partir de ces États vers le Canada, alors que les importations en provenance du Canada ont totalisé plus de 18 milliards de dollars américains. Des données récentes révèlent qu'au cours d'une période de 12 mois, les États de la Nouvelle-Angleterre ont accueilli plus de 2,7 millions de visiteurs canadiens, lesquels ont dépensé plus de 730 000 dollars américains. Pour sa part, le Canada a accueilli plus de 1,2 million de visiteurs en provenance de ces États, lesquels ont dépensé environ 450 000 dollars américains.

Le Groupe interparlementaire vise à trouver des points de convergence dans les politiques nationales respectives, à amorcer un dialogue concernant les points de

divergence, à encourager le partage de renseignements et à aider les législateurs à mieux comprendre les sujets communs de préoccupation. Les membres de la Section canadienne du Groupe interparlementaire rencontrent régulièrement leurs homologues fédéraux et ont participé ces dernières années aux réunions des gouverneurs et des législateurs d'État. Lors de ces événements, les délégués canadiens ont profité de l'occasion pour amorcer des discussions qui faciliteront l'atteinte des objectifs de la Section canadienne et qui décrivent la nature et l'importance de la relation bilatérale.

Les membres de la Section canadienne du Groupe interparlementaire ont conclu que la conférence de 2012 des GNA-PMEC représentait une excellente occasion de discuter des nombreuses possibilités pour le Canada et les six États de la Nouvelle-Angleterre de collaborer à l'amélioration des liens commerciaux régionaux, particulièrement en ce qui concerne l'infrastructure énergétique et de transport. Estimant que les membres de la Section canadienne étaient en mesure de réaliser leurs objectifs en vue de l'événement, la Section canadienne a l'intention de participer aux futures conférences annuelles des GNA-PMEC pour poursuivre son travail visant à faire valoir les intérêts du Canada dans les États de la Nouvelle-Angleterre.

ACTIVITÉS LORS DE L'ÉVÉNEMENT

Au cours de la conférence de 2012, les GNA-PMEC ont abordé plusieurs questions, notamment les relations commerciales régionales, le transport et l'énergie. Notons tout particulièrement la tenue des séances suivantes :

- Vers un avenir énergétique propre et abordable pour le Nord-Est : Discussion des gouverneurs, premiers ministres et leurs experts en politique énergétique
- Nouvelles possibilités technologiques pour les véhicules
 - Commercialisation de masse des véhicules électriques dans la région : avantages et obstacles
 - Possibilités et défis que représentent pour les services publics la réponse à la demande des véhicules électriques
 - Politiques publiques favorisant l'accélération du déploiement des véhicules électriques
- Commerce et transport : Une frontière sûre qui n'entrave pas le flux du trafic
 - Établir le contexte : Pourquoi les réseaux de transport frontalier sont-ils importants?
 - Qu'est-ce qui se fait actuellement pour favoriser les réseaux de transport transfrontaliers?
 - Que faut-il de plus et que peuvent faire les gouverneurs et premiers ministres de la région?

Le présent rapport résume les discussions en séances plénières et en tables rondes qui ont eu lieu lors de la conférence.

VERS UN AVENIR ÉNERGÉTIQUE PROPRE ET ABORDABLE POUR LE NORD-EST : DISCUSSION DES GOUVERNEURS, PREMIERS MINISTRES ET LEURS EXPERTS EN POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE

- L'État du Vermont vise à promouvoir, dans le cadre du développement d'énergies renouvelables, des subventions axées sur le marché plutôt que les subventions traditionnelles. En outre, les États du Vermont et de Rhode Island ont adopté des tarifs de rachat garantis pour aider à financer des projets d'énergie renouvelable.
- Le Canada est un pays riche en pétrole et en gaz et sa production d'énergie hydroélectrique est importante. Le Québec est l'un des plus grands producteurs d'hydroélectricité au monde.
- Le gouvernement du Québec a considérablement amélioré ses relations avec les Premières nations, surtout au niveau du développement des ressources énergétiques.
- Le Québec projette de produire 4 000 mégawatts d'énergie éolienne d'ici 2015, ce qui en fera le deuxième plus grand producteur d'énergie éolienne en Amérique du Nord, après le Texas.
- Le Vermont s'est engagé à établir une petite production locale d'énergie renouvelable.
- Le Vermont désire conclure des accords commerciaux avec les provinces canadiennes disposées à fournir des énergies renouvelables à des prix abordables.
- Le Maine appuie le principe de sources d'énergie renouvelable à plus petite échelle et quelquefois moins concurrentielles.
- La Nouvelle-Écosse réduit sa dépendance à l'électricité produite à partir de charbon et se tourne de plus en plus vers les projets éoliens et de gaz naturel.
- Le Connecticut souhaite offrir le coût le plus bas possible à ses utilisateurs d'énergie et cherche des partenaires régionaux qui l'aideraient à réduire les prix de l'énergie en vigueur en Nouvelle-Angleterre.
- Terre-Neuve-et-Labrador est un producteur clé d'énergie renouvelable de l'Est de l'Amérique du Nord. La province croit qu'il existe de nombreuses possibilités de renforcer le commerce énergétique avec les États américains.
- Le projet énergétique du cours inférieur du fleuve Churchill de Terre-Neuve-et-Labrador est un atout pour l'Est du Canada et la Nouvelle-Angleterre.
- L'évaluation environnementale du projet énergétique du cours inférieur du fleuve Churchill de Terre-Neuve-et-Labrador est terminée.

- L'Île-du-Prince-Édouard est riche en ressources éoliennes. L'énergie éolienne compte pour 20 p. 100 des ressources énergétiques de la province.
- L'Île-du-Prince-Édouard a besoin d'électricité à un prix abordable. Les résidents de cette province paient actuellement les tarifs d'électricité les plus élevés au Canada.
- Le Nouveau-Brunswick appuie le principe de projets hydroélectriques à grande échelle et estime que la province est, pour la Nouvelle-Angleterre, une porte d'entrée de l'énergie.
- Le Massachusetts espère que les États de la Nouvelle-Angleterre renforceront leur coordination dans le domaine de l'énergie propre.
- Il est important de ne pas faire de différence entre les grands et les petits projets hydroélectriques.
- La réduction de la dépendance à l'énergie produite à partir du charbon dans l'Est de l'Amérique du Nord devrait être, dans le cadre d'une planification énergétique, la principale priorité régionale.
- C'est en tant que région que la Nouvelle-Angleterre et l'Est du Canada devraient considérer les grands projets d'énergie.
- Les ressources hydroélectriques revêtent une importance particulière pour l'Est de l'Amérique du Nord, car elles constituent un avantage concurrentiel comparativement aux autres États pauvres en ressources hydriques.
- Les investisseurs du secteur privé estiment en général qu'une tarification du carbone sera imposée à l'avenir.
- Les consommateurs veulent des faibles prix de l'énergie et craignent que ces prix ne demeurent pas stables. Les projets d'énergie renouvelable peuvent assurer à long terme une stabilité raisonnable des prix et offriront ainsi une alternative à la volatilité des prix liée aux combustibles fossiles.

COMMERCIALISATION DE MASSE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES DANS LA RÉGION : AVANTAGES ET OBSTACLES

Brian Wynne, Electric Drive Transportation Association

- Les véhicules électriques roulent en douceur et ne font aucun bruit.
- Le pourcentage de personnes désireuses d'acheter un véhicule électrique augmente considérablement lorsque l'occasion de faire un essai de conduite leur est offerte.
- Il y a des décennies que les voitures électriques existent, cela s'explique en grande partie par le fait que l'électricité est une source d'énergie relativement plus efficace.

- Le marché de l'automobile offre aujourd'hui plus de 40 modèles différents de véhicules hybrides. Il y a plus de dix ans que ces véhicules sont commercialisés.
- Les véhicules électriques sont adaptables et peuvent être configurés en fonction de leur utilisation. Par conséquent, ils offrent la possibilité de transporter de manière innovante des personnes et des biens.
- L'électricité n'est pas une ressource, mais plutôt une forme d'énergie pouvant être créée à partir de diverses ressources. Les véhicules électriques peuvent donc être alimentés par différentes sources d'énergie qui peuvent être produites localement.
- Les infrastructures électriques de base nécessaires pour alimenter les véhicules électriques sont déjà en place, même si les stations de recharge ne sont pas encore disponibles partout.
- Les gouvernements peuvent favoriser le succès des véhicules électriques en allégeant les démarches visant l'obtention de permis d'infrastructure pour les véhicules électriques.

POSSIBILITÉS ET DÉFIS QUE REPRÉSENTENT POUR LES SERVICES PUBLICS LA RÉPONSE À LA DEMANDE DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Watson R. Collins III, Northeast Utilities

- Il y a plus d'un siècle que les services publics répondent aux besoins changeants des consommateurs d'électricité.
- Les véhicules électriques rechargeables offrent des possibilités d'innovation.
- Les véhicules électriques peuvent contribuer à la protection civile dans les collectivités. Par exemple, ces véhicules peuvent fournir une source d'électricité aux foyers en cas de pannes de courant causées par des tempêtes ou d'autres situations d'urgence.
- Il est important que les services publics gèrent les incidences que peuvent avoir les véhicules électriques sur le réseau électrique.
- Les services publics adoptent actuellement des approches différentes qui visent à encourager l'utilisation des véhicules électriques.

Pierre-Luc Desgagné, Hydro-Québec

- Trois obstacles majeurs sont liés à l'adoption des véhicules électriques :
 - coût élevé;
 - autonomie limitée;
 - manque de stations de recharge.

- Un véhicule électrique émet moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule compact à essence, et ce, quel que soit le mode de production de l'électricité. De plus, un véhicule électrique fonctionnant à l'hydroélectricité émet 215 fois moins de gaz à effet de serre que le plus efficace véhicule à essence.
- En moyenne, un véhicule est la plupart du temps à la résidence du conducteur. Par conséquent, les bornes de recharge du véhicule électrique devraient être installées principalement dans les habitations.
- Selon un projet pilote de véhicule électrique de marque Mitsubishi à Boucherville, Québec -- et dont l'indice de satisfaction de la clientèle était de 8,9 sur 10 --, les véhicules électriques n'ont enregistré aucun problème de démarrage ni de performance en hiver. En outre, la majorité des déplacements dans la région ont pu être effectués au moyen d'une seule charge faite à l'habitation.
- Au Canada, des stations de recharge de véhicules électriques sont déjà ouvertes au public.
- Les partenariats entre les secteurs public et privé représentent des modèles d'entreprise souhaitables pour le secteur des véhicules électriques.

POLITIQUES PUBLIQUES FAVORISANT L'ACCÉLÉRATION DU DÉPLOIEMENT DES VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Alain Daneau, ministre des Ressources naturelles et de la Faune du Québec

- La vision du Québec en ce qui concerne la mobilité durable comporte trois éléments majeurs :
 - planification de la mobilité durable -- par exemple, en incorporant un aménagement urbain et des stratégies de développement polyvalentes dans la planification des transports;
 - changement des tendances concernant la mobilité -- par exemple, en offrant des options de transport différentes;
 - amélioration de la mobilité -- par exemple, en fournissant une plus grande sélection de carburants et de véhicules écoénergétiques et en promouvant un meilleur entretien du véhicule.
- Dans le but de transformer le marché de l'automobile de la province, le gouvernement du Québec fait la promotion de l'innovation technologique dans l'industrie des transports; mène une campagne de sensibilisation du transport durable, offre des incitatifs financiers pour les véhicules « plus propres » et veille à ce que le cadre de réglementation provincial favorise le développement de produits et d'infrastructure de transport durable.
- Les objectifs du Québec concernant les véhicules électriques comprennent :
 - sensibilisation du public

- appui accordé à la transition des véhicules traditionnels aux véhicules électriques;
- électrification du transport en commun.

Daniel Esty, Connecticut Department of Energy and Environmental Protection

- La promotion de l'innovation et la création d'un marché où les nouvelles idées peuvent être mises à l'essai constituent le défi majeur posé par le transport durable.
- Il est important que les gouvernements, dans leur analyse des différentes options de transport, ne choisissent pas des solutions « gagnantes », mais qu'ils se concentrent sur les véhicules propres, notamment les véhicules électriques, au gaz naturel et à hydrogène qui pourraient être une option viable à l'avenir.
- Il faut que les infrastructures accessibles au public renforcent la qualité marchande des véhicules électriques.
- De manière générale, les gouvernements devraient privilégier un mode de production d'électricité plus propre.
- Il est important d'assurer la disponibilité de sources d'énergie propres pour alimenter le marché émergent des véhicules électriques.
- Les véhicules électriques devraient être rechargés pendant les heures creuses.
- La possibilité d'utiliser les véhicules électriques pour répondre aux besoins en électricité des maisons est une option intéressante.
- Le coût élevé de l'essence fait que les véhicules électriques coûtent actuellement moins que les véhicules à essence.

ÉTABLIR LE CONTEXTE : POURQUOI LES RÉSEAUX DE TRANSPORT FRONTALIER SONT-ILS IMPORTANTS?

Brian Searless, Vermont Agency of Transportation

- La Nouvelle-Angleterre et l'Est du Canada ont établi des liens commerciaux essentiels entre eux et le reste du Canada et des États-Unis.
- En 2011, la population de l'ensemble des États de la Nouvelle-Angleterre et des provinces de l'Est du Canada s'élevait à 24,7 millions. Le produit intérieur brut de cette région était de 1,2 milliards.
- En 2011, le commerce transfrontalier entre les États de la Nouvelle-Angleterre et les provinces de l'Est du Canada était évalué à environ 23,9 milliards de dollars; 15,9 millions de véhicules particuliers ont traversé la

- frontière, alors que le nombre de camions ayant franchi la frontière s'élevait à 1,3 million.
- Aux États-Unis, les importations et les exportations nationales devraient augmenter de 142 p. 100 d'ici 2040.
 - Un système de transport multimodal et diversifié est essentiel au succès du commerce transfrontalier entre les États de la Nouvelle-Angleterre et les provinces de l'Est du Canada. Il est particulièrement important d'améliorer les liaisons ferroviaires dans la région puisque les camions ne suffisent plus pour assurer le transport transfrontalier des marchandises.
 - Les corridors commerciaux transfrontaliers apportent des avantages économiques aux États américains et aux provinces canadiennes situés à l'extérieur de la Nouvelle-Angleterre et de l'Est du Canada.

Paul Bingham, CDM Smith

- La santé économique de la Nouvelle-Angleterre et des provinces de l'Est du Canada dépend en partie des réseaux de transport transfrontalier. Le système de transport est un élément essentiel du commerce dans le Nord-Est de l'Amérique du Nord.
- Le Canada et les États-Unis sont les plus grands partenaires commerciaux de la planète. Le Canada est le plus important marché pour les exportations américaines, avant le Mexique. Les États-Unis sont le plus important marché pour les exportations canadiennes avant le Royaume-Uni, la Chine et le Japon.
- Le taux de croissance des exportations provenant de la Nouvelle-Angleterre est inférieur au taux de croissance moyen des exportations provenant des États-Unis.
- La plus grande partie du commerce régional et du trafic de passagers s'effectue dans le réseau routier de la Nouvelle-Angleterre et de l'Est du Canada. Quatorze millions de voyageurs interurbains utilisent aujourd'hui le réseau et on s'attend à ce que ce nombre double au cours des vingt prochaines années.
- Dans l'Est du Canada, les lignes ferroviaires sont d'une orientation est-ouest plutôt que nord-sud qui est la direction à suivre pour franchir la frontière.
- Il faut améliorer les lignes ferroviaires transfrontalières afin de soutenir la croissance économique de la région de l'Est de l'Amérique du Nord.
- Le financement et la coordination entre les administrations comptent parmi les défis stratégiques posés par l'expansion des systèmes de transport transfrontalier entre la Nouvelle-Angleterre et l'Est du Canada.

QU'EST-CE QUI SE FAIT ACTUELLEMENT POUR FAVORISER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT TRANSFRONTALIERS?

David Moloney, Bureau du Conseil privé

- En février 2011, le premier ministre Harper et le président Obama ont fait une déclaration sur une vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique dans laquelle ils annonçaient qu'un plan d'action commun allait être élaboré.
- En décembre 2011, un plan d'action plan visant à mettre en œuvre la vision commune du Canada et des États-Unis a été élaboré et identifiait quatre domaines clés de coopération :
 - agir tôt pour éliminer les menaces, à la frontière et à l'intérieur du périmètre;
 - facilitation du commerce, croissance économique et emplois, y compris la simplification du commerce à la frontière terrestre pour les échanges commerciaux et les déplacements légitimes;
 - application transfrontalière de la loi, notamment les efforts visant à établir des politiques frontalières intégrées;
 - infrastructures essentielles et cybersécurité, y compris des initiatives de gestion des urgences.
- La vision commune de la sécurité du périmètre et de la compétitivité économique est censée être un partenariat à long terme qui transformera la gestion des frontières et qui comprend des initiatives concrètes, des échéanciers et des paramètres précis permettant de mesurer la performance.
- Des programmes visant les voyageurs et commerçants dignes de confiance ainsi que de meilleures technologies relatives aux temps d'attente comptent parmi les initiatives mises en œuvre pour améliorer les passages transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis.

Tom Ruth, Administration de l'aéroport international d'Halifax

- Les coûts importants liés au franchissement de la frontière commune entre le Canada et les États-Unis ont une incidence sur le bien-être économique et la compétitivité de l'ensemble de l'Amérique du Nord.
- Les dirigeants et les législateurs au Canada et aux États-Unis doivent tenir compte des coûts et des avantages liés à « l'amincissement » de la frontière, particulièrement en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises dont le rôle au niveau du développement économique régional est important.

- Beaucoup de progrès ont été accomplis ces dernières années pour faciliter le commerce transfrontalier. Le Canada et les États-Unis doivent poursuivre leur engagement concernant la coopération transfrontalière.
- L'harmonisation de la technologie de contrôle des bagages dans les aéroports canadiens et américains réduira les temps de déplacement des passagers dans les deux pays.
- L'amélioration des systèmes de transport transfrontalier de la région engendrera des avantages économiques tant pour le Canada que pour les États-Unis.

Respectueusement soumis,

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

Gord Brown, député
Coprésident
Groupe interparlementaire Canada
États-Unis

Annexe

États américains faisant partie des GNA-PMEC

Connecticut

Maine

Massachusetts

New Hampshire

Rhode Island

Vermont

Provinces canadiennes faisant partie des GNA-PMEC

Île-du-Prince-Édouard

Nouveau-Brunswick

Nouvelle-Écosse

Québec

Terre-Neuve-et-Labrador

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada États-Unis
ACTIVITÉ	36 ^e Conférence annuelle des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada (GNA-PMEC)
DESTINATION	Burlington, Vermont, États-Unis d'Amérique
DATES	Les 29 et 30 juillet 2012
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Michel Rivard, sénateur
CHAMBRE DES COMMUNES	L'hon. Wayne Easter, C.P., député, vice-président M. John Williamson, député, vice-président M. Terrence Young, député
PERSONNEL	M. Mohamed Zakzouk, conseiller
TRANSPORT	3 632,41 \$
HÉBERGEMENT	2 588,64 \$
ACCUEIL	Ø\$
DÉPENSES QUOTIDIENNES	1 189,52 \$
CADEAUX OFFICIELS	Ø\$
FRAIS DIVERS ET FRAIS D'ENREGISTREMENT	30,89 \$
TOTAL	7 441,46 \$