

Canada - United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada - États-Unis
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
concernant sa participation au 21^e sommet annuel de la
Région économique de la côte pacifique nord-ouest**

Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

**Portland, Oregon, États-Unis d'Amérique
du 19 au 22 juillet 2011**

Rapport

MEMBRES ET PERSONNEL DE LA DÉLÉGATION

Du 19 au 22 juillet 2011, M. Ron Cannan, député et vice-président, a dirigé la délégation de la section canadienne du Groupe interparlementaire (GIP) Canada-États-Unis à l'occasion du 21^e sommet annuel de la Région économique de la côte pacifique nord-ouest (PNWER), à Portland, en Oregon. Les autres membres de la délégation étaient les honorables Raynell Andreychuk, sénatrice, Wilfred Moore, c.r., sénateur, Hedy Fry, C.P., députée, et Rob Merrifield, C.P., député. Ils étaient accompagnés de Mme Angela Crandall, secrétaire exécutive de la section canadienne, et de M. James Lee, conseiller de la section.

LA PNWER

Formée en 1991, la PNWER est un groupe officiel, bilatéral et régional des secteurs public et privé, qui est composé des États de l'Alaska, de l'Idaho, du Montana, de Washington et de l'Oregon, des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest. Il remplit les fonctions suivantes :

- favoriser une meilleure collaboration régionale;
- accroître la compétitivité de la région dans les marchés intérieurs et internationaux;
- tirer parti de l'influence exercée par la région auprès d'Ottawa et de Washington; et
- soutenir la croissance économique de la région, tout en préservant son environnement naturel.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION AU SOMMET

Le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis cherche des points de convergence dans les politiques nationales des deux pays; amorce le dialogue sur les points de divergence; encourage l'échange de renseignements et préconise une meilleure entente entre législateurs dans les dossiers d'intérêt commun.

Outre les réunions régulières avec leurs homologues fédéraux, les membres de la section canadienne du Groupe interparlementaire ont participé, ces dernières années, à des réunions de groupes représentant les secteurs public et privé, comme la PNWER. Les délégués canadiens profitent de ces occasions pour prendre part à des discussions qui aideront la section canadienne à atteindre ses objectifs et pour communiquer la nature et la portée des relations bilatérales.

Au sommet annuel de 2011, les délégués ont pu, à diverses reprises, exprimer leurs points de vue sur différents sujets. Il s'agissait d'une occasion exceptionnelle de rencontrer des législateurs travaillant dans les provinces et les États américains participants ainsi que des représentants du secteur privé venant de toute la région.

L'exercice s'est ainsi avéré un bon moyen de renforcer les relations canado-américaines et de jeter les bases d'une collaboration dans les dossiers d'intérêt commun. La section canadienne souhaite participer de nouveau aux sommets de la PNWER et continuer à défendre les intérêts canadiens.

ACTIVITÉS ORGANISÉES PENDANT LE SOMMET

Le programme du sommet annuel de 2011 prévoyait diverses visites et discussions en séance plénière qui ont permis d'aborder des politiques portant sur une variété de sujets comme ceux concernant :

- le Legislative Energy Horizon Institute
- le Transportation Institute
- le développement économique et commercial
- les énergies renouvelables
- le tourisme
- les transports
- la résilience en cas de catastrophe : assurance énergétique
- la main-d'œuvre
- les espèces envahissantes
- le caucus de l'Arctique
- l'énergie
- le symposium sur le Traité du fleuve Columbia
- la santé du bétail dans les deux pays
- le développement durable
- les audiences sur l'innovation des comités législatifs de Washington/de la région
- le Border Solutions Council
- le développement des ressources naturelles : les mines
- l'innovation
- l'énergie marine
- le stockage de l'énergie
- les véhicules à carburant de remplacement : les véhicules alimentés au gaz naturel
- les véhicules à carburant de remplacement : les véhicules électriques
- la politique de l'eau
- la santé
- les femmes et les ressources naturelles

Le présent rapport résume la teneur des exposés présentés et des discussions tenues lors de certaines séances du sommet annuel de 2011, dont le thème visait à célébrer l'innovation.

ALLOCUTIONS DE BIENVENUE

John Kitzhaber, *gouverneur de l'Oregon*

- Le système de transport de l'Oregon n'est pas viable à long terme.

- Le défi des dirigeants consiste à proposer un « nouveau modèle de croissance » qui plaira à la population.
- Nous devrions nous concentrer sur les objectifs à atteindre et résoudre les problèmes que nous rencontrerons en chemin.
- Nous devons nous demander si nous faisons partie du problème et favoriser le débat.
- La situation n'est pas « mauvaise »; le monde évolue et nous devons adapter nos outils en conséquence.

GROUPE DE TRAVAIL SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET COMMERCIAL

Promouvoir la compétitivité dans la chaîne d'approvisionnement Canada-États-Unis

Courtney Gregoire, département américain du Commerce

- Dans son discours sur l'état de l'Union, en janvier 2010, le président Obama a annoncé l'initiative nationale visant les exportations (NEI), dont l'objectif « ambitieux, mais atteignable » consiste à doubler les exportations au cours des cinq prochaines années.
- Même si les exportations représentaient autour de 10 % du produit intérieur brut (PIB) des États-Unis en 2010, seulement environ 1 % des entreprises américaines exportent, et 58 % d'entre elles n'ont qu'un seul marché.
- La NEI comporte cinq volets :
 - la défense et la promotion des échanges commerciaux;
 - le financement des exportations et le crédit à l'exportation;
 - l'élimination des obstacles au commerce;
 - l'application des lois du commerce pour uniformiser les règles du jeu;
 - l'adoption de politiques à l'échelle mondiale pour favoriser l'équilibre de la croissance.
- Les États-Unis défendent leurs intérêts, et le pays qui vient spontanément à l'esprit, c'est le Canada, puisque c'est celui qui a reçu 19,5 % des exportations américaines en 2010.
- L'annonce de février 2011 sur la vision commune du Canada et des États-Unis concernant la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre était importante.
- Même si quelques banques américaines n'envisagent pas de financer les entreprises pour qu'elles développent leur marché à l'étranger, le département américain du Commerce favorise les échanges et le dialogue entre les banques.
- Il est à espérer que la NEI permettra de relever le niveau du débat entourant les questions de commerce aux États-Unis.
- Les voyages d'affaires sont importants.
- Le tourisme entre aussi dans la catégorie des exportations.
- Les problèmes liés à l'obtention de visas empêchent les acheteurs étrangers d'entrer aux États-Unis.

- La réglementation en matière d'inspection des produits agricoles et alimentaires est « excessive »; il devrait y avoir une reconnaissance mutuelle des systèmes d'inspection.
- Le site Web du gouvernement consacré aux exportations vise à informer les entreprises, mais les délégués commerciaux virtuels canadiens étaient très en avance sur ce que faisait le gouvernement américain.
- La façon de voir le commerce et les exportations doit changer; il faudra encourager la prochaine génération, y compris les jeunes dans les collèges techniques, à changer de mentalité.
- Toutes les questions abordées ici aujourd'hui sont interreliées – le développement économique ne peut se faire isolément du reste.

L'honorable Rob Merrifield, *Chambre des communes du Canada*

- La PNWER a toujours été visionnaire, capable de cerner les problèmes, de trouver des solutions et de les mettre en œuvre.
- Depuis l'adoption de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, les échanges entre le Canada et les États-Unis ont doublé; 70,4 % des exportations canadiennes sont allées aux États-Unis en 2010, et le Canada a été le premier marché d'exportation pour 34 États américains et se trouvait parmi les trois premiers de 12 autres États.
- La plupart des Américains ne connaissent pas bien le Canada; et les Canadiens n'en savent pas assez sur les Américains non plus.
- Les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont *diminué* dans cette région depuis 2000.
- Depuis le 11 septembre 2001, la sécurité « l'emporte » sur le commerce.
- Ce n'est pas possible qu'un pays parvienne à la prospérité par l'imposition; il doit au contraire favoriser la *croissance*.
- La frontière entre le Canada et les États-Unis doit être plus « ouverte » et plus sûre.
- Les terroristes doivent être empêchés de pénétrer sur le territoire nord-américain grâce à l'adoption d'une approche axée sur la protection du périmètre pour la sécurité.
- La Chine est un marché à explorer, au même titre que l'Inde et le Brésil.
- La question est de savoir comment le Canada et les États-Unis peuvent tirer parti des débouchés; les deux pays ne peuvent plus se contenter de faire des échanges entre eux : ils doivent bâtir des choses ensemble et être compétitifs.
- Il faut se concentrer sur les principaux irritants et chercher des solutions.
- Le Canada et l'Union européenne sont sur le point de conclure un accord commercial.
- Les marchandises traversent la frontière canado-américaine beaucoup plus facilement que les gens d'affaires; on a récemment annoncé que des visas pour affaires valides 10 ans seraient bientôt délivrés.
- On a commencé à régler les problèmes de mobilité de la main-d'œuvre entre les provinces canadiennes.
- Le Canada est bon en recherche, mais faible en développement.

- Le développement économique viendra de l'Asie, notamment de l'Inde, et de l'Amérique du Sud; et les États, les provinces et les entreprises de la PNWER peuvent tirer profit de cette croissance.

Le New West Partnership et son rôle dans le développement économique et le commerce

L'honorable Iris Evans, *gouvernement de l'Alberta*

- Le New West Partnership de 2010 rassemble trois provinces – l'Alberta, la Saskatchewan et la Colombie-Britannique – qui comptent ensemble 9 millions d'habitants et dont le produit intérieur brut combiné tourne autour de 500 milliards de dollars; c'est la plus vaste zone franche interprovinciale au Canada.
- Le New West Partnership porte sur quatre accords qui concernent :
 - l'économie – le commerce, les investissements, la mobilité de la main-d'œuvre, etc.;
 - la coopération internationale – l'accès accru aux marchés prioritaires;
 - l'innovation; et
 - les approvisionnements.
- Pour maintenir cette stratégie de libre-échange, il faut une vision et des ressources.
- Un dollar américain dépensé au Canada a plus de retombées qu'un dollar dépensé dans un pays membre de l'OPEP ou ailleurs.

Introduction au marché indien : le point sur l'agriculture

Nithi Govindasamy, *gouvernement de la Saskatchewan*

- L'Asie, et plus particulièrement l'Inde, intéresse de plus en plus de gens.
- L'Inde est un pays démocratique et stable; la primauté du droit y repose sur des assises solides, etc., ce qui est bon pour les affaires.
- De toutes les provinces, la Saskatchewan est celle qui est la plus tributaire des exportations; et l'Inde est un marché très porteur. D'ailleurs, les exportations de cette province vers ce pays ont considérablement augmenté.
- Le Canada est en train de négocier un accord de libre-échange avec l'Inde.
- L'Inde est aux prises avec des problèmes de sécurité alimentaire, d'infrastructures, etc.
- La classe moyenne indienne va prendre de l'expansion.
- C'est en Saskatchewan que la croissance économique sera la plus forte au Canada en 2011 et 2012; cette province possède des terres arables, fait la culture des lentilles et des pois, a de la potasse pour fabriquer des engrais, etc.

Bernie Magnan, *Vancouver Board of Trade*

- L'Inde est un grand pays difficile à parcourir en raison de sa géographie.
- Il y a 20 ans, l'Inde a eu des problèmes avec le Fonds monétaire international, mais depuis, son économie s'est modernisée.
- Entre 2000 et 2007, il y a eu beaucoup d'externalisation vers l'Inde.

- En Inde, la classe moyenne compte environ 350 millions de personnes, ce qui est 10 fois plus que la classe moyenne au Canada et aussi plus que la classe moyenne aux États-Unis.
- Les principaux problèmes de l'Inde sont :
 - un manque d'infrastructures;
 - la gestion de la croissance;
 - la taille du gouvernement;
 - l'inflation;
 - une économie agricole;
 - les obstacles au commerce, y compris les droits de douane;
 - les traditions et la culture;
 - la concurrence de la Chine.
- Ce qui favorise l'Inde, ce sont les accords de libre-échange et les ventes de produits de base.

DÉJEUNER-CAUSERIE

Son Excellence Gary Doer, *ambassadeur du Canada aux États-Unis*

- L'énergie hydroélectrique est renouvelable et devrait être reconnue comme telle.
- Au moins trois changements sont essentiels :
 - accroître l'efficacité énergétique (y compris celle des automobiles et des camions, qui s'améliore néanmoins);
 - innover pour améliorer la viabilité de l'industrie pétrolière (y compris celle des sables bitumineux);
 - assurer la sécurité énergétique et économique (y compris en reconnaissant que des fonds de pension américains ont investi dans les sables bitumineux canadiens, etc.).
- Si le projet de pipeline Keystone XL voit le jour, des emplois seront créés.
- La vision commune du Canada et des États-Unis concernant la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre – ainsi que le terrorisme et la cybersécurité, entre autres –, annoncée en février 2011, s'inspire de l'expérience commune acquise au sein du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et dans le cadre de la sécurité entourant des Jeux Olympiques, etc.

Groupe de travail sur les transports

Table ronde avec des décideurs en matière de transports du corridor de la Cascade : le point des deux côtés de la frontière sur le service ferroviaire Amtrak Cascades.

Ralph Munro, *Train Talgo*

- L'État de Washington voulait un service ferroviaire plus rapide et a obtenu une réponse positive de la part de l'Oregon et du Canada.

Denis Stevens, consul général, *consulat général du Canada, Seattle*

- Il faudra prendre bientôt une autre décision au sujet du service entre les deux pays.

Bob Steele, *ministère des Transports de la Colombie-Britannique*

- Le ministère des Transports de la Colombie-Britannique a de bons rapports de collaboration avec l'État de Washington au sujet des questions ferroviaires.
- Deux organismes s'occupent de la planification des transports dans la région :
 - le British Columbia-Washington State Joint Transportation Executive Council;
 - le Joint Transportation Working Group.
- La Colombie-Britannique a connu une augmentation considérable de l'achalandage annuel de passagers empruntant une liaison ferroviaire à grande vitesse (deuxième train d'Amtrak).
- Les nouveaux trains posent certains problèmes.

Représentant de l'Oregon

- Ce dont on a besoin, c'est de « plus, mieux, plus vite ».

Sénateur de l'Oregon

- Les vols les plus inefficaces sont ceux qui parcourent de courtes distances, et il y en a beaucoup dans la région du Pacifique nord-ouest.
- Pour les courts trajets, les Européens privilégient le transport ferroviaire.
- Il faut améliorer le service ferroviaire entre Portland et Seattle.

Association of Oregon Rail Transport Advocates

- L'Oregon a des problèmes de financement.
- Les fonds ne sont pas alloués correctement; il faut assurer la « connectivité ».
- Le train serait un meilleur moyen de traverser le fleuve Columbia.
- Nous sommes en faveur d'une régie ferroviaire conjointe entre les États de Washington et de l'Oregon.

Bernie Magnan, *Vancouver Board of Trade*

- Il faut assurer à *la fois* le transport des personnes et des marchandises; on pourrait donc envisager des lignes de chemin de fer séparées.

Charbon, grains, bois et potasse : Quelle est leur provenance et quelle est leur destination?

Bruce Cavella, *IHS Global Insight*

« Aperçu de la situation économique globale »

- L'augmentation des prix du pétrole entraîne un repli de la croissance économique.

- L'économie mondiale est à deux vitesses – économies développées et marchés émergents –, ce qui donne lieu à des défis très différents au chapitre des politiques.
- La croissance est forte dans la région Asie-Pacifique, particulièrement en Chine et en Inde.
- Aux États-Unis, la reprise est freinée par des « vents contraires » :
 - les consommateurs et les entreprises demeurent prudents;
 - le marché de l'immobilier n'a pas connu d'embellie;
 - l'augmentation des prix des produits de base exerce une pression sur les revenus réels;
 - la hausse des cours du pétrole pourrait provoquer un choc majeur.
- Aux États-Unis, la reprise économique est aussi poussée par des « vents arrière » :
 - le secteur manufacturier connaît une forte croissance;
 - les marchés financiers se redressent;
 - les grandes entreprises ont de l'argent plein leurs coffres;
 - les consommateurs ont assaini leurs finances;
 - les exportations favorisent la croissance;
 - il existe une forte demande comprimée dans le secteur de l'habitation.
- La croissance économique modérée entraînera une lente diminution du taux de chômage, qui pourrait descendre jusqu'à 5 % d'ici 2020.
- La récession aux États-Unis aura d'énormes conséquences au Canada.
- Le volume des échanges commerciaux dans le monde s'est accru.
- Les échanges commerciaux vont de nouveau progresser dans le monde, mais pas au même rythme qu'au cours des deux dernières décennies.
- La région du Pacifique Nord des États-Unis fera essentiellement du commerce maritime avec l'Asie – sa part des exportations en direction de ce continent atteindra les 90 % d'ici 2025.
- En 2010, les exportations vers l'Asie provenant de la région du Pacifique Nord des États-Unis se classaient comme suit, selon leur valeur :
 - grains;
 - oléagineux;
 - bois;
 - aliments pour animaux.
- Les exportations du Canada par voie maritime vont pratiquement doubler d'ici 2025, et l'Asie représentera la plus grande part de ce commerce, avec 50 % des exportations totales.
- Les principales marchandises exportées par voie maritime par le Canada en direction de l'Asie en 2010 étaient :
 - le charbon;
 - le minerai et les déchets de plomb;
 - les oléagineux;
 - les grains;
 - la pulpe;
 - le liège et le bois;
 - les engrais.

- On se pose la question de savoir si les infrastructures, la main-d'œuvre et le cadre stratégique, entre autres, sont là pour appuyer ces prévisions.
- Globalement, la reprise depuis la grande récession se poursuit.
- Il existe deux exercices d'équilibre distincts : le premier consiste à ne pas stagner et le second à éviter la surchauffe.
- Les plus grands risques qui pèsent sur l'économie sont la hausse des prix du pétrole, l'austérité budgétaire et la dette souveraine.
- Il existe un climat favorable à la croissance des échanges commerciaux, particulièrement avec l'Asie.
 - Les exportations de charbon, de grains, de potasse et de bois vont enregistrer une forte augmentation.
 - Y a-t-il d'autres débouchés pour les fruits secs et les produits chimiques?
 - L'initiative nationale visant les exportations du président Obama est-elle un facteur dynamisant?
 - Quels sont les effets d'une augmentation possible des échanges commerciaux sur la création d'emplois?

Sam Ruda, *Port de Portland*

- Le port de Portland se situe à 105 miles en amont de l'océan Pacifique.
- Il existe quatre lignes de chemin de fer qui permettent d'acheminer des marchandises jusqu'au port de Portland – deux américaines et deux canadiennes.

Charbon

- Le charbon en provenance du Powder River Basin (PRB) a une teneur énergétique environ 30 % inférieure à la moyenne, mais il est plus propre et plus facile à extraire que le charbon des Appalaches, ce qui signifie que son coût est moindre.
- Le nord-est du Wyoming est le premier producteur de charbon des États-Unis.
- Le charbon est principalement utilisé dans la fabrication de l'acier.
- Aux États-Unis, 50 % de l'électricité est produite par des centrales alimentées au charbon.
- La production de charbon du PRB a augmenté considérablement – passant de 20 millions de tonnes métriques en 1980 à 450 millions en 2008.
- Au premier trimestre de 2011, la part de charbon du PRB destinée à la production d'acier avait augmenté de 21 %, alors que celle consacrée à la production d'électricité avait bondi de 160 %.
- En ce qui concerne le commerce du charbon dans le Pacifique nord-ouest, deux terminaux se livrent concurrence dans l'État de Washington, alors que le charbon en provenance du Colorado passe par Houston.
- Reste à savoir quelle formule sera la meilleure.
- Est-ce que la solution la plus facile est de privilégier le charbon en provenance du Powder River Basin, de façon combinée avec le chemin de fer?

Potasse

- L'engrais est composé de nitrogène, de phosphate et de potassium.

- La potasse, aussi appelée « cendre de bois », permet d'améliorer la santé des plantes et le rendement des cultures.
- Le Canada possède la moitié des réserves de potasse de la planète, soit 75 milliards de tonnes, concentrées dans le sud de la Saskatchewan (Campotex a été fondée en 1972). Les réserves américaines de potasse sont situées trop en profondeur pour que l'extraction soit rentable.
- Les villes d'où partent les exportations de potasse sont Vancouver, en Colombie-Britannique, et Portland.
- 95 % de la potasse canadienne est transportée par rail.

Grains

- Tendances relatives aux exportations de grains américains : le blé se maintient, mais en raison de la demande chinoise, les exportations de soja et de maïs augmentent.

Terry Finn, *compagnie ferroviaire BNSF*

- La pression est énorme pour trouver de la place pour les exportations de marchandises en vrac sur la côte ouest américaine.
- La demande asiatique est forte, surtout celle de charbon.
- Le charbon demeure une source principale d'énergie. Il permet de produire :
 - 50 % de l'énergie aux États-Unis;
 - 70 % de l'énergie en Chine;
 - 80 % de l'énergie en Inde.

Petit-déjeuner-conférence

Joe Cortright, *Impresa*

- Des intellectuels répondront à des questions d'actualité.
- L'évolution vers une économie du savoir – les métaphores utilisées sont : le talent, l'innovation, les réseaux, l'originalité.
- L'Oregon a toujours considéré son économie comme le reflet de ses paysages et de ses ressources. Les sources de richesses sont maintenant des biens *créés* – surtout du savoir – plutôt qu'*hérités*.
- En Oregon, la haute technologie a supplanté le bois comme premier moteur de *croissance* économique dans les années 1990.
- Ce qui permet aux villes d'exister, ce sont le talent, l'éducation et le niveau de compétence de la population.
- 60 % de la variation de la réussite économique d'une ville à l'autre tient à l'éducation; une augmentation de 1 % de la fréquentation des collèges entraîne des retombées de 1,6 milliard de dollars par année.
- Les travailleurs les plus qualifiés quittent le marché du travail à l'âge de 65 ans, et ils sont environ 1 million à le faire chaque année.
- La région de Portland/Vancouver/Seattle attire les jeunes et les personnes instruites.
- Les gens accordent davantage d'importance au *lieu* de vie qu'à la *carrière*.
- Les régions métropolitaines sont populaires.

- L'innovation n'est pas facile à mesurer, mais le nombre de brevets est un bon indicateur de dynamisme; et il se dépose beaucoup de brevets à Portland.
- La région est surnommée la « Silicon Forest », pour désigner à la fois sa marque technologique et son environnement particulier.
- Les liaisons jouent un rôle important, notamment pour assurer l'intégration économique d'une région.
- L'originalité compte aussi beaucoup – chaque ville/province/région doit faire savoir ce qui la distingue des autres et la rend unique.
 - Par exemple, les termes qui reviennent le plus souvent pour qualifier la région de Portland, quand on fait une recherche sur Google, c'est « viabilité », « végétalien » « marché fermier » « indice fixe », etc.
- *L'environnement* compte.
- Les habitants de Portland conduisent 20 % de moins que la moyenne nationale, ce qui leur laisse plus de 1 milliard de dollars par année dans les poches à dépenser dans d'autres choses.
- Aux États-Unis, les gens ont commencé à moins utiliser leur voiture vers 2005.
- Le pont qui permet de traverser le fleuve Columbia est associé à l'économie du passé.
- Ce n'est pas le transport des marchandises qui est le moteur de l'activité dans les régions métropolitaines, mais le talent.
- Il faut investir dans l'économie du futur.

Border Solutions Council

L'honorable Rob Merrifield, *Chambre des communes du Canada*

- L'objectif est de « faire un remue-méninges » au sujet des problèmes et des solutions, à la lumière des défis à relever et de l'annonce faite en février 2011 par le premier ministre Harper et le président Obama au sujet de leur vision commune concernant la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre.
- Il faut profiter du moment et saisir la balle au bond.

Matt Morrison, *PNWER*

- Cette question est au cœur même de la raison d'être de la PNWER – nous surveillons l'évolution de la situation.
- *Le Plan d'action* sera probablement mis de côté jusqu'au mois d'octobre.
- Nous devrions être prêts en ce qui concerne les projets pilotes, le soutien du secteur privé, les articles d'opinion, etc., surtout du côté américain – c'est tout un problème pour Ottawa, mais pas pour Washington D.C.
- La plupart des législateurs américains *veulent* une frontière plus hermétique.
- C'est à n'en pas douter la meilleure région pour mener des projets pilotes, notamment en raison de l'expérience qu'elle a acquise avec les Jeux Olympiques, etc. (charte de la frontière de la PNWER, etc.)

Liz Luce, *ancienne directrice du Service des permis de l'État de Washington*

- L'initiative visant les permis de conduire améliorés était un projet pilote transfrontalier.
- Grâce à cette initiative, 281 089 permis de conduire améliorés ont été délivrés – soit environ 1 000 par semaine –, et l'intérêt à leur égard n'a pas faibli.
- Nous avons agi rapidement parce que nous ignorions que l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental serait remise à plus tard.
- Les raisons du succès :
 - tout le monde s'est intéressé au problème;
 - il fallait trouver une solution moins coûteuse que NEXUS;
 - le permis de conduire amélioré est petit, bon marché, et on peut l'avoir sur soi en tout temps;
 - nous avons été opiniâtres – cela a pris 41 réunions avant que nous ne soyons invités à rencontrer les représentants de la Sécurité intérieure à Washington D.C.
- Recommandations pour faire avancer sa cause :
 - faire intervenir des gens haut placés, comme des législateurs;
 - être prêt à faire des compromis;
 - se faire de nouveaux amis;
 - accorder une grande importance aux partenariats – il y aura toujours quelqu'un pour sauver le projet.
- L'appui de la PNWER a favorisé les Canadiens.
- Nous avons réussi à faire approuver le programme plutôt qu'un projet pilote dès le début, c'est-à-dire avant même de délivrer le premier permis.

Don Alper, *Western Washington University*

- Il est ressorti de la séance de ce matin consacrée au tourisme que les visiteurs en provenance d'Asie ont besoin de deux visas – un pour entrer au Canada et l'autre pour les États-Unis –, comme c'est le cas pour plusieurs autres pays, etc.
- Il faut envisager la possibilité de délivrer des visas en fonction des *personnes* plutôt que selon le pays d'origine – des visas communs délivrés aux personnes présentant peu de risques.
- Le tourisme est un peu oublié au profit de l'industrie, puisqu'on se concentre sur le transport transfrontalier des marchandises.
- La PNWER devrait s'intéresser davantage au tourisme.
- Il faut réunir les joueurs influents de l'industrie et chercher à savoir qui sont les grands décideurs gouvernementaux.

Bernie Magnan, *Vancouver Board of Trade*

- Le Canada a eu des problèmes avec les réfugiés économiques en provenance du Mexique.
- Peut-être pouvons-nous accepter qu'ils aient un visa délivré par un pays.

Matt Morrison, *PNWER*

- Il nous faut constituer un petit comité chargé de s'occuper de la question en organisant des conférences téléphoniques – nous avons besoin d'une proposition d'ici à la mi-septembre.

Darrell Bryan, *président et chef de la direction du Victoria Clipper*

- Beaucoup de Chinois visitent la Colombie-Britannique, mais ils sont peu nombreux à se rendre dans l'État de Washington.

Dr. Greg Douglas, agent vétérinaire principal, *ministère de l'Agriculture de la Saskatchewan*

En ce qui concerne un programme pilote en agriculture :

- il existe un problème de certification électronique des animaux et des produits d'origine animale;
- il y a peu de projets pilotes qui s'étendent sur de longues périodes (5 à 6 ans), coûts élevés, etc. On considère qu'il est prématuré d'envisager un projet pilote de plus grande envergure;
- cela exige beaucoup de formalités administratives;
- la certification électronique permettrait d'économiser beaucoup d'argent à long terme.

Bernie Magnan, *Vancouver Board of Trade*

- Ce sont les « incontournables » de la planification qui comptent le plus dans le domaine des technologies de l'information (TI) – 80 % de la réussite tient à 20 % de planification. Proposer des exigences minimales pour les TI, etc.

Questions transfrontalières

Groupe de travail par-delà la frontière, Conseil de coopération en matière de réglementation – Bilan

Denis Stevens, consul général, *consulat général du Canada à Seattle*

- La PNWER et cette région ont joué un rôle de premier plan à la frontière, avec les permis de conduire améliorés, etc. Le Groupe de travail *par-delà la frontière* nous offre une occasion particulière que nous devons saisir.
- Ce n'est pas un hasard si l'ambassadeur Doer a passé beaucoup de temps ici, et si le négociateur en chef du premier ministre sera parmi nous demain.
- Ce serait très utile d'avoir des projets pilotes.
- Cela ne ressemble pas beaucoup à l'ancien Partenariat pour la sécurité et la prospérité, parce que ce sont le premier ministre canadien et le président américain qui en sont à l'origine.
- C'est conçu de manière à éviter les silos, et les gens les plus expérimentés se trouvent au centre et non dans les ministères.

- Le Canada aura moins de problèmes législatifs sous un gouvernement majoritaire; quoi qu'il en soit, on n'a pas besoin de légiférer sur la plupart des volets de cette initiative.
- La date limite est fixée à la fin septembre.
- Aux États-Unis, il y a peu de publicité au sujet de cette initiative.
- Les élections au Canada nous ont ralenti dans nos travaux, et la période électorale aux États-Unis va commencer bientôt; nous devons donc profiter du créneau qui nous reste à l'automne.
- Il n'y a rien de très nouveau; mais nous espérons que cette fois-ci, contrairement aux précédentes, nous parviendrons à nos fins.
- Plusieurs idées ont été proposées par les régions; ce qui est une démarche naturelle.

Sigrid Emrich, *vice-consul général des États-Unis, Vancouver, Colombie-Britannique*

- J'ai travaillé sur le Partenariat pour la sécurité et la prospérité, et ceci est différent parce que, dans le premier cas, il n'y avait pas eu suffisamment de consultations publiques, alors que cette fois-ci, il s'agit d'un processus continu. Les gens devraient nous demander des comptes et s'assurer que nous demeurons sur la bonne voie.
- Le Partenariat pour la sécurité et la prospérité ne présentait pas la vision des décideurs – mais cette initiative, oui.
- Le Partenariat pour la sécurité et la prospérité était une initiative trilatérale qui incluait le Mexique, mais pas celle-ci (c'est mieux de travailler à deux qu'à trois, dans la mesure du possible).
- Le Partenariat pour la sécurité et la prospérité était perçu comme étant trop secret; il est important de faire preuve de transparence.
- Il faut, autant que possible, ne pas se contenter d'exposer les problèmes, mais proposer des solutions.
- Il convient de définir les problèmes très rapidement.
- Il ne faut pas perdre de vue les intérêts protectionnistes des deux côtés de la frontière.
- Nos deux pays sont aux prises avec des contraintes budgétaires.
- On a fait beaucoup de travail de fond.
- Il faut voir la frontière comme la *dernière* ligne et non la première.

Autres points de vue exprimés par les États-Unis et le Canada

Alan Langford, directeur, *département américain de la Sécurité intérieure – Planification et coordination lancées par le Canada, Washington D.C.*

- Au sujet du périmètre : si quelque chose est mauvais pour les États-Unis, il l'est aussi pour le Canada.
- C'est un bon plan, mais aussi un changement de culture.
- Il ne semble pas y avoir de grosses différences.

- La campagne de sensibilisation aux États-Unis est limitée; pourtant, il semble se passer beaucoup de choses.
- Nous allons faire beaucoup de promesses et on nous demandera de rendre des comptes.
- La sécurité et la facilitation ne font pas bon ménage, mais elles peuvent être complémentaires.
- Il y aura deux grands défis à relever : nos deux pays doivent progresser plus rapidement qu'ils ne l'ont fait par le passé – le Canada au chapitre de l'information et les États-Unis au chapitre de la facilitation.
- Il faut que ce soit vu comme une bonne affaire – les Canadiens y gagnent en facilitation et les Américains en information.

Denis Stevens, *consul général, consulat général du Canada à Seattle*

- Les événements récents ont convaincu autant les représentants canadiens qu'américains que nous pouvons aller de l'avant. Le travail accompli dans le cadre des Jeux Olympiques de Vancouver nous a aidés à prouver que nous sommes des partenaires dignes de confiance, etc.
- Un responsable américain m'a dit que nous devrions rétablir le programme Shiprider, qui avait été un programme pilote.

Bruce Agnew, *directeur des politiques, Cascadia Centre for Regional Development*

- Nous devrions donner aux responsables régionaux les moyens d'agir.
- Les problèmes budgétaires semblent orienter les politiques relatives à la formation réciproque, à la délégation, etc.
- Il faut donner aux directeurs de port les moyens de faire preuve de souplesse et de composer avec les différences le long de la frontière.

Don Alper, *Western Washington University*

- Il semble y avoir du mouvement dans ce secteur.

Alan Langford, *directeur, département américain de la Sécurité intérieure – Planification et coordination lancées par le Canada, Washington D.C.*

- Les équipes intégrées de la police des frontières font du bon travail, mais ne peuvent pas aller très loin.
- Nous devons continuer de travailler avec la GRC à propos des communications, etc.
- Ce plan nous permettra d'économiser de l'argent à long terme, grâce à la coordination et, peut-être, le partage d'infrastructures, etc.

L'honorable Rob Merrifield, *Chambre des communes du Canada*

- Le périmètre de sécurité vise à intercepter toute menace avant qu'elle n'arrive en Amérique du Nord.
- Nous combattons ensemble en Afghanistan, etc.
- Nous courons autant de risques que les États-Unis.
- Nous devons saisir cette occasion en or.
- Le premier ministre et le président ont été clairs en février 2011.
- Du côté canadien, le défi est d'ordre politique. La question de la « souveraineté » risque de poser problème et l'opposition officielle manifester son désaccord.
- Le gagnant sera celui qui remportera la bataille de la communication.
- Aux États-Unis, il faut que cela passe par la Chambre des représentants – le premier réflexe sera de s'y opposer.
- Ce n'est pas parce que c'est logique que cela fonctionnera automatiquement.
- Il faut essayer d'anticiper les problèmes et de les résoudre.
- La politique est un art – *faire de la politique, c'est rechercher le consensus.*
- La PNWER devrait mettre à profit son capital politique pour appuyer cette initiative.
- Il ne faut pas compter sur la providence.
- Vous devez parler à vos représentants à Washington.
- Faites vos devoirs.
- Le gouvernement, à Ottawa, devra relever de nombreux défis, mais il réussira compte tenu des résultats des dernières élections.
- Pourquoi n'est-ce pas arrivé avant?
 - Les événements du 11 septembre ont changé l'Amérique.
 - Beaucoup croient que les terroristes auteurs des attentats venaient du Canada.
 - Le secrétaire à la Sécurité intérieure, Michael Chertoff, a tenu des propos exagérés au sujet de terroristes au Canada, etc.
- Dans une certaine mesure, le commerce l'emporte sur les phobies sécuritaires.
- L'instauration d'un périmètre n'a de sens que si la sécurité à la frontière est relâchée.
- Si nous faisons les choses correctement, nous économiserons de l'argent.

Don Alper, Western Washington University

- L'annonce faite par Harper/Obama faisait état d'un « périmètre » au sens de coopération, de partenariat et d'intégration plutôt qu'au sens géographique du terme.
- La notion de « périmètre » englobe tous les changements susceptibles de rendre le passage à la frontière moins coûteux et plus efficace.
- Du point de vue politique, le Canada cherche à éviter un système consistant à « porter des bretelles en plus d'une ceinture », selon lequel nous nous entendons sur un périmètre (les bretelles), mais nous maintenons une frontière hermétique (la ceinture).
- Les États-Unis continuent de penser que la sécurité aux frontières est capitale.
- Voici quelques idées :

- partager davantage d'installations;
- prévoir une « file » pour les Canadiens et les Américains qui n'ont rien à déclarer à la douane;
- faire davantage appel à la technologie d'identification par radiofréquence (IRF);
- les équipes intégrées de la police des frontières sont efficaces, mais elles manquent de bases sur lesquelles s'appuyer et à partir desquelles se déployer;
- lancer le programme Shiprider sur le territoire terrestre.
- Autres changements :
 - centraliser les contrôles;
 - harmoniser les normes en matière de salubrité alimentaire et de santé animale;
 - aller au-delà de l'ALENA en ce qui concerne la mobilité des professionnels;
 - simplifier le traitement des cas de conduite avec facultés affaiblies;
 - réunir les spécialistes en matière de protection de la vie privée pour qu'ils s'entendent sur une « Convention sur la protection de la vie privée » (et pas une loi) pour l'Amérique du Nord.

Projets pilotes proposés par la PNWER

Liste proposée à l'issue de la séance de ce matin :

- Visa commun?
- Agriculture — alternatives au projet pilote à long terme sur la certification électronique
- Douanes
- Interface à guichet unique aux douanes
- Technologies pour le contrôle des voyageurs
- Acceptation mutuelle, entre les États-Unis et le Canada, des autorisations de sécurité pour permettre aux véhicules commerciaux d'être embarqués à bord de navires de croisière
- Reconstitution officielle du conseil chargé des solutions aux frontières

Matt Morrison, *PNWER*

- A proposé de faire revivre le conseil chargé des solutions aux frontières, ainsi que ses sous-comités, etc.

L'honorable Rob Merrifield, *Chambre des communes du Canada*

- L'interface à guichet unique aux douanes serait ce qu'il y a de mieux, mais comme l'a fait remarquer un participant américain, ce serait difficile à réaliser dans le cadre d'un projet pilote régional puisque c'est global.

Don Alper, *Western Washington University*

- Malgré leur importance, ils demeurent trop petits.

L'honorable Rob Merrifield, *Chambre des communes du Canada*

- Est d'accord pour qu'on procède par étapes, mais pense que nous devrions viser plus haut.

Bruce Agnew, directeur des politiques, *Cascadia Centre for Regional Development*

- Cette région est le NEXUS de l'Asie-Pacifique et de l'ALENA. Nous sommes le laboratoire du périmètre.

Matt Morrison, *PNWER*

- Il faut poser les questions difficiles.

Don Alper, *Western Washington University*

- Propose d'adopter une approche double, qui tienne compte à la fois des grands enjeux et des détails.

Denis Stevens, consul général, *consulat général du Canada à Seattle*

- Il est important de faire preuve de dynamisme.
- Il s'agit d'une « vision » et d'un grand pas en avant, mais cela doit s'inscrire dans le cadre d'un processus continu.

L'honorable Rob Merrifield, *Chambre des communes du Canada*

- La vision consiste à faire plus dans le périmètre et moins à la frontière.

Alan Langford, directeur, *département américain de la Sécurité intérieure – Planification et coordination lancées par le Canada, Washington D.C.*

- La chose la plus importante que pourrait faire la PNWER, c'est de nous demander des comptes – de faire rapport sur la façon dont cela fonctionne ici.

Matt Morrison, *PNWER*

- Propose la création d'un groupe de travail sur le périmètre de sécurité.

Bruce Agnew, directeur des politiques, *Cascadia Centre for Regional Development*

- Nécessité de se concentrer sur le prédédouanement et la formation réciproque.

Don Alper, *Western Washington University*

- Revenir aux équipes intégrées de la police des frontières.

- On veut la sécurité des deux côtés de la frontière; alors *concentrons-nous* sur la sécurité. Ce n'est pas la longueur de la file d'attente qui doit nous préoccuper, mais la sécurité de nos deux pays.

L'honorable Rob Merrifield, *Chambre des communes du Canada*

- La frontière est suffisamment sûre. Nous pouvons augmenter la sécurité dans le périmètre et donc nous concentrer sur le volet économique à la frontière.
- Le premier ministre prend la question au sérieux et sera probablement prêt à des compromis si les économies se concrétisent.

Matt Morrison, *PNWER*

- La PNWER aimerait organiser une conférence à Washington D.C. à l'occasion du dévoilement du *Plan d'action*. Elle pourrait aussi procéder au lancement du plan ici, dans une région qui devrait lui réserver un accueil favorable.

Don Alper, *Western Washington University*

- C'est le vide ici – il ne s'est encore rien produit de concret.

Ron Cannan, *Chambre des communes du Canada*

- Le Comité permanent du commerce de la Chambre des communes ira à Washington et discutera de la question.

Le sénateur Wilfrid Moore, *Sénat du Canada*

- Les communications joueront un rôle central. Il faut envoyer l'information à tous les membres de la PNWER, etc.
- Nous avons l'occasion de faire les choses correctement.
- La frontière nord des États-Unis n'est *pas* pareille que la frontière sud, et ce message doit être entendu.
- Souvenez-vous de Tip O'Neil – qui a dit « toutes les politiques sont d'abord locales » – et diffusez le message.
- C'est une question d'emploi et d'économie.

Petit-déjeuner-causerie

James Billmaier, auteur de *Jolt! The Impending Dominance of the Electric Car* et de *Why America Must Take Charge*

- Les voitures électriques ne sont pas une nouveauté puisqu'on a en vendu 6 800 en 1912.
- Les voitures électriques sont inévitables étant donné les inquiétudes suscitées par le réchauffement climatique, les découvertes de plus en plus rares de gisements de pétrole, les préoccupations relatives à la sécurité intérieure, les coûts associés aux pipelines, etc., et l'augmentation des prix du carburant

- En subventionnant le carburant, les gouvernements subventionnent les véhicules à combustion interne.
- Comme la demande d'électricité diminue la nuit, on peut en profiter pour recharger les batteries des véhicules électriques et donc répandre d'utilisation de tels véhicules.
- Les voitures électriques consomment pratiquement autant d'énergie qu'un réfrigérateur; elles ont donc peu d'impact sur le réseau électrique.
- Les moteurs électriques sont efficaces, de sorte que même si on utilise du pétrole pour générer de l'électricité, on réalise des économies.
- Cela coûte moins cher d'acheter et d'entretenir des véhicules électriques que des véhicules conventionnels.
- Les voitures électriques auront une autonomie de 300 miles d'ici 2020; Volkswagen annonce que l'autonomie de ses véhicules sera de 500 miles.
- Les meilleures équipes de toutes les compagnies automobiles travaillent sur la conception de véhicules électriques.
- L'investisseur en capital-risque, John Doer, dit que le marché des véhicules électriques est – « la mère de tous les marchés » – entre six et 60 fois plus gros que ceux des ordinateurs et d'Internet combinés.
- Nous sommes à une période charnière de l'histoire – un « moment Sputnik », et la Chine est vraiment intéressée à mettre au point des batteries et d'autres technologies applicables aux voitures électriques.
- Il existe beaucoup de mythes entourant les voitures électriques.
- Pour les familles qui n'ont qu'une seule voiture, un véhicule hybride peut être avantageux, car il ne consomme de carburant que lors des longs trajets.

Déjeuner-causerie

Francisco Sánchez, *département américain du Commerce*

- La PNWER s'illustre dans la promotion de la coopération régionale transfrontalière.
- Le président Obama a déclaré que le Canada et les États-Unis étaient « tissés serrés », puisque les deux pays, qui partagent une frontière commune, sont amis et partenaires.
- L'année dernière, la valeur des exportations américaines en Ontario a dépassé la valeur des échanges commerciaux des États-Unis avec la Russie, l'Inde et le Brésil réunis.
- La reprise économique aux États-Unis demeure fragile.
- Dans son discours sur l'état de l'Union de 2010, le président américain s'est engagé à faire doubler les exportations avant la fin 2014.
- En 2010, la valeur des exportations américaines était de 17 % supérieure à celle de 2009.
- Le président Obama et le premier ministre Harper se sont entendus pour travailler sur la question de la sécurité aux frontières et d'une réforme de la réglementation.

- À propos de cette dernière question, le Conseil de coopération en matière de réglementation s'est vu confier un mandat de deux ans; il se concentre sur la réduction des tracasseries administratives et s'emploie à informer rapidement les gens au sujet de la réglementation, etc.
- La vision que partagent le Canada et les États-Unis au sujet de leur frontière commune repose sur quatre piliers, dont celui de la facilitation des échanges commerciaux.
- Tout le monde cherche à tirer son épingle du jeu, et le Canada et les États-Unis devraient profiter de l'avantage que leur procurent les valeurs qu'ils partagent, etc.
- Les États-Unis ont besoin de faire une réforme majeure de l'immigration.
- Le problème du plafond de la dette fédérale américaine a eu pour effet de « pomper tout l'oxygène » à Washington.
- Étant donné que le Canada et les États-Unis auront toujours quelques différends, il faut s'efforcer d'améliorer les mécanismes de résolution des conflits.

Simon Kennedy, *Industrie Canada*

- L'annonce de février 2011 sur la vision commune du Canada et des États-Unis concernant la sécurité et la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre faisait état d'un programme conjoint en matière de sécurité et des préoccupations économiques.
- En plus de présenter la vision d'ensemble, l'annonce de février 2011 a porté sur la création de groupes de travail, et un *Plan d'action* est en préparation.
- La vision de février 2011 repose sur quatre piliers :
 - agir tôt pour éliminer les menaces;
 - faciliter le commerce;
 - favoriser l'intégration transfrontalière en matière d'application de la loi;
 - s'occuper des infrastructures essentielles et de la cybersécurité.
- La vision exprimée en février 2011 vise à améliorer les opérations transfrontalières et à repousser la frontière.
- L'approche proposée dans le cadre de cette vision table sur des résultats mesurables ayant un impact important et fixe des cibles.
- L'objectif est de se doter d'un *Plan d'action* conforme à la vision de février 2011 avant la fin de l'été 2011; on s'attend à ce que ce plan d'action marque la « fin du début » et établisse des priorités, etc. L'élaboration des initiatives fera l'objet d'un autre processus complet, avec des consultations, etc., qui prendra de trois à cinq ans.
- C'était la quatrième fois, en 20 ans, que l'on abordait sérieusement la question des frontières :
 - 1996-1997
 - 2001
 - Partenariat pour la sécurité et la prospérité
 - 2011

- Ce genre de rencontres est le meilleur moment pour traiter de plusieurs problèmes, comme ceux concernant les politiques relatives aux marchés de la main-d'œuvre.

Respectueusement soumis,

Hon. Janis Johnson, sénatrice
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	21 ^e sommet annuel de la Région économique de la côte pacifique nord- ouest (PNWER)
DESTINATION	Portland, Oregon
DATES	Du 19 au 22 juillet 2011
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Raynell Andreychuk, sénatrice L'hon. Wilfred Moore, c.r., sénateur
CHAMBRE DES COMMUNES	M. Ron Cannan, député, vice-président L'hon. Hedy Fry, C.P., députée L'hon. Rob Merrifield, C.P., député
PERSONNEL	Mme Angela Crandall, secrétaire exécutive M. James Lee, conseiller
TRANSPORT	16 102,52 \$
HÉBERGEMENT	8 920,49 \$
ACCUEIL	57,88\$
INDEMNITÉS	1 752,16 \$
CADEAUX OFFICIELS	Ø\$
DIVERS/DROITS D'INSCRIPTION	17,16 \$
TOTAL	26 850,21 \$