

Canada - United States  
Inter-Parliamentary Group  
Canadian Section



Groupe interparlementaire  
Canada - États-Unis  
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne  
concernant sa participation à la Conférence de la  
« Canadian/American  
Border Trade Alliance »**

**Groupe interparlementaire Canada-États-Unis**

**Washington, D.C., États-Unis d'Amérique  
Du 20 au 22 septembre 2009**

## Rapport

Du 20 au 22 septembre 2009, la section canadienne du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis (GIP) a pris part à la réunion de l'automne de la *Canadian/American Border Trade Alliance* (Can/Am BTA), qui a lieu à Washington (D.C.) chaque année. Les coprésidents de la section canadienne du GI, le sénateur Jerry Grafstein et le député Gord Brown, ont présenté des remarques à cette occasion.

La section canadienne du GI est depuis longtemps associée à la Can/Am BTA et assiste habituellement à la réunion de l'automne de la Can/Am BTA, à Washington (D.C.), ainsi qu'à la réunion du printemps à Ottawa. La Can/Am BTA est une coalition d'entreprises, d'organisations du secteur public et de particuliers intéressés par le commerce bilatéral et le tourisme. Sa mission est de maximiser l'activité commerciale et de promouvoir la croissance continue du commerce transfrontière de même que des modalités efficaces et productives de franchissement de la frontière.

Compte tenu la mission de la Can/Am BTA, la participation à ces réunions fournit aux membres de la section canadienne une occasion précieuse d'examiner les problèmes auxquels font face les entreprises et les particuliers en matière de commerce et de tourisme, ainsi que les efforts et les initiatives des gouvernements des deux pays visant à résoudre ces problèmes. Ils ont aussi la possibilité de mieux se renseigner en échangeant avec des organisations et des particuliers des secteurs privé et public aux prises quotidiennement avec des problèmes frontaliers. Enfin, la participation aux réunions de la Can/Am BTA permet aux membres de la section canadienne d'informer les autres parties au sujet des diverses initiatives qu'ils mettent en œuvre pour atteindre des objectifs bilatéraux communs, ainsi que les différends connexes. Cela se fait par des discussions informelles et dans les allocutions que les coprésidents de la section canadienne sont habituellement invités à présenter aux participants à ces rencontres. La section canadienne a donc l'intention de continuer à participer aux réunions de la BTA à Washington et à Ottawa.

À la réunion de l'automne 2009, les séances ont porté sur les sujets suivants :

- Diverses questions liées aux douanes américaines
- L'amélioration de la sécurité et la facilitation des mouvements connus et à faible risque à la frontière canado-américaine
- Diverses questions touchant les courtiers et la logistique
- La surveillance technologique
- Les relations canado-américaines dans la perspective du département d'État des États-Unis
- Le point de vue canadien
- Les opérations sur le terrain du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis : problèmes et priorités à la frontière canado-américaine
- L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental et NEXUS : tour d'horizon et situation des opérations du programme
- La sécurité à la frontière, dans les moyens de transport et sur les sites : les défis que posent les Jeux olympiques de 2010 à Vancouver

- L'efficacité et la sécurité des chaînes d'approvisionnement – stratégies de déploiement et de mise en œuvre : leçons tirées du Projet nord-américain
- L'initiative d'« inclusion » du département des Transports des États-Unis : renseignements sur le programme, tendances du transport des marchandises et congestion frontalière
- Le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis : observations et priorités
- Questions liées à la frontière canado-américaine : perspectives du caucus du Congrès sur la frontière nord
- Compte-rendu sur l'Alberta : tour d'horizon des questions énergétiques et données connexes.

Les remarques présentées par le sénateur Grafstein et M. Brown, ainsi que par d'autres conférenciers sont résumées ci-dessous.

## **DIVERSES QUESTIONS AYANT TRAIT AUX DOUANES AMÉRICAINES**

### **George Weise, *Booz, Allen and Hamilton***

- La modernisation des douanes américaines était nécessaire afin d'accélérer les mouvements, de mettre en place des pratiques et des procédures améliorées, de passer à un système comportant relativement moins de papier et de faciliter le trafic légitime.
- La modernisation des douanes s'imposait devant l'augmentation des mouvements qui a suivi la mise en œuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain.
- Il doit y avoir un équilibre entre l'application de la loi à la frontière et la facilitation des échanges.
- Avant les attaques terroristes du 11 septembre 2001, les mesures d'application de la loi aux douanes étaient principalement axées sur la contrebande de drogues.
- Dans le passé, le personnel portuaire et le personnel de l'immigration travaillaient souvent côte à côte; aujourd'hui, il y a des synergies et moins de dédoublement de tâches, etc.
- Bien que l'avenir s'annonce brillant, le chemin à parcourir sera « difficile ».

## **L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET LA FACILITATION DES MOUVEMENTS CONNUS ET À FAIBLE RISQUE À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAIN**

### **Deborah Meyers, *département de la Sécurité intérieure des États-Unis***

- Mme Janet Napolitano, secrétaire à la Sécurité intérieure, est déjà bien informée sur la frontière entre les États-Unis et le Mexique et elle est résolue à se renseigner sur les questions qui se posent à la frontière commune du Canada et des États-Unis.
- Les liens multiples entre les collectivités, les personnes et les économies qui bordent la frontière commune sont reconnus.
- Des opérations de prédédouanement ont été mises en place dans tous les grands aéroports canadiens.
- C'est au Canada que le département de la Sécurité intérieure a la plus grande présence à l'étranger.
- Les priorités de la secrétaire Napolitano sont, notamment :
  - faire des évaluations conjointes des menaces et des risques;
  - gérer les risques, puisqu'on ne peut inspecter tout et chaque personne;
  - partager l'information à l'avance afin de déterminer qui veut entrer, qu'est-ce qui doit être inspecté et quel est le niveau d'inspection requis;
  - intégrer les opérations d'application de la loi;
  - utiliser de façon optimale les ressources, par exemple avoir des installations frontalières communes;
  - travailler en partenariat à la gestion des frontières afin de préserver la sécurité sans compromettre les échanges;
  - collaborer avec les gouvernements étrangers, le secteur privé, les autres départements fédéraux américains, les organismes locaux responsables de l'application de la loi, etc.;
  - contrer et se protéger contre la menace persistante et changeante du terrorisme;
  - sécuriser les frontières communes;
  - appliquer de manière intelligente et rigoureuse les lois sur l'immigration;
  - se préparer et réagir aux catastrophes en adoptant une approche englobant tous les dangers;
  - amener à maturité et unifier le département de la Sécurité intérieure.

## **DIVERSES QUESTIONS TOUCHANT LES COURTIERS ET LA LOGISTIQUE**

### **Matthew Parrott, *A.N. Deringer***

- Les modifications apportées à la *Lacey Act* dans le cadre de la Loi agricole des États-Unis ont accru la protection en ce qui a trait à un plus large éventail de plantes et de produits végétaux, et il est maintenant illégal d'importer, d'exporter, de transporter, de vendre, de recevoir, d'acquérir ou d'acheter des plantes et des produits d'origine végétale si la plante est récoltée illégalement en vertu de toute loi de protection des végétaux des États-Unis, d'un État, d'une tribu ou d'un pays étranger.

- Il est illégal d'importer aux États-Unis certaines plantes et certains produits végétaux sans déclaration d'importation; la déclaration – sur le formulaire PPQ 505 – exige 18 éléments d'information, y compris :
  - la date estimative d'arrivée
  - le nom et l'adresse de l'importateur
  - le nom et l'adresse du destinataire
  - une description de la marchandise
  - le nom scientifique
  - la valeur de l'importation
  - la quantité de la plante
  - l'endroit où la plante a été récoltée
  - l'unité de mesure
  - pour les produits en papier et en carton, le pourcentage moyen de contenu recyclé, sans égard à l'espèce ou au pays d'origine.
- La production du formulaire PPQ 505 était facultative durant la phase I de la période de mise en œuvre de la loi, qui s'est étendue du 12 décembre 2008 au 31 mars 2009.
- La phase II – qui devait débiter le 1<sup>er</sup> avril 2009 a été retardée au 1<sup>er</sup> mai 2009 et s'est poursuivie jusqu'au 30 septembre 2009 – s'applique progressivement aux produits selon le degré de transformation et la complexité de leur composition.
- La phase III a débuté le 1<sup>er</sup> octobre 2009 et se terminera le 31 mars 2010, tandis que la phase IV commencera le 1<sup>er</sup> avril 2010 pour se terminer le 30 septembre 2010.
- La phase III touchera les produits qui ont subi une transformation relativement plus poussée et qui ont une composition relativement complexe par rapport à ceux visés par la phase II.
- Les exclusions comprennent notamment :
  - les cultivars communs, sauf les arbres
  - les cultures vivrières communes et les produits connexes
  - les spécimens scientifiques destinés à la recherche
  - les plantes qui doivent demeurer en terre ou qui doivent être replantées.
- À ce stade, le Service d'inspection de la santé des animaux et des plantes du département de l'Agriculture des États-Unis n'a pas l'intention d'appliquer l'exigence relative à la déclaration dans les situations suivantes :
  - les entrées informelles
  - la plupart des expéditions personnelles
  - l'envoi par la poste, à moins qu'il ne s'agisse d'une entrée formelle
  - les mouvements en transit.
- Le Service d'inspection de la santé des animaux et des plantes limitera ses activités d'application de la loi uniquement au produit importé, sans égard aux éléments secondaires qui accompagnent habituellement un produit, par exemple :
  - les vignettes

- les étiquettes
  - les manuels
  - les cartes de garanties.
- La non-conformité peut entraîner une peine civile allant jusqu'à 10 000 dollars US par infraction et une peine criminelle allant jusqu'à 500 000 dollars US par infraction, en plus d'une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans. L'entrée pourrait aussi être refusée et, pour les personnes qui ne sont pas des contrevenants connus, une peine administrative civile de 250 dollars US s'applique en cas de non-conformité aux règles de déclaration.

## LA SURVEILLANCE TECHNOLOGIQUE

### Mary Ann Comstock, *UPS Supply Chain Solutions, Inc.*

- Le système PREDICT (*Predictive Risk-based Evaluation for Dynamic Import Compliance Targeting*) remplacera la partie du système OASIS (*Operational and Administrative System for Import Support*) de la *Food and Drug Administration* des États-Unis servant à la vérification de l'admissibilité; OASIS est le seul système de l'administration fédérale américaine qui échange, en temps réel, des données sur l'admissibilité des importations avec le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Il permet :
  - la vérification électronique des lignes d'entrée
  - la gestion de la charge de travail des examinateurs, des inspecteurs et des responsables de la conformité à l'entrée
  - la production d'avis sur les décisions relatives à l'admissibilité.
- L'objectif du système PREDICT est d'améliorer la vérification et le ciblage des importations en vue de :
  - prévenir l'entrée de produits adultérés, dont l'étiquetage a été falsifié ou qui sont en infraction d'une autre manière;
  - accélérer l'entrée des biens conformes.
- La phase 1 de la mise en application du système PREDICT vise les aliments et drogues; un projet pilote réalisé en 2007 sur les fruits de mer entrant aux États-Unis à cinq ports de Los Angeles a été couronné de succès.
- Pour que le processus automatisé du système PREDICT fonctionne adéquatement, des données exactes, cohérentes et complètes sont requises; si des données inexactes, incohérentes ou incomplètes sont fournies, il faut alors recourir à la procédure d'examen manuelle et le dédouanement s'en trouve retardé.
- Afin d'accélérer la vérification à l'entrée au moyen du système PREDICT, les déclarants doivent fournir :
  - des identificateurs cohérents et exacts pour les entreprises
  - des codes de produits exacts

- tous les renseignements pertinents à la conformité, qui sont les données fournies volontairement à la *Food et Drug Administration*, afin d'accélérer le processus d'examen à l'entrée.
- Avec des données exactes, cohérentes et complètes, le système PREDICT peut rendre rapidement des décisions « Peut procéder » pour les expéditions à faible risque qui ne contreviennent pas à la loi.
- Le système PREDICT :
  - utilise des fonctions d'exploration des données et de repérage des profils;
  - utilise des renseignements de sources publiquement accessibles;
  - permet la consultation automatisée des bases de données centrales de la *Food and Drug Administration*, au besoin;
  - améliore le taux de « réussite » des examens et des échantillons en : attribuant une cote à chaque ligne d'entrée en fonction des facteurs de risque et des règles de surveillance; en augmentant le nombre de décisions automatisées « Peut procéder » en temps réel; enfin, pour les lignes d'entrée qui ne reçoivent pas une décision automatisée « Peut procéder », en mettant à la disposition des examinateurs les scores de ligne et les raisons sous-jacentes.

**Bob Perkins, *Booz, Allen and Hamilton***

- La modernisation des installations portuaires a évolué avec le temps; nous devons adopter une vision globale pour la modernisation des installations portuaires.
- Diverses questions se posent :
  - Quels règles ou modèles existent pour concevoir les caractéristiques pertinentes à la modernisation des installations portuaires?
  - Comment le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis envisage-t-il les priorités liées à la modernisation des installations portuaires?
  - Quels seront les déterminants du programme de modernisation des installations portuaires?
  - Comment de multiples organismes gouvernementaux décideront-ils des priorités dans ce domaine?
  - Quels intérêts commerciaux au niveau local, de l'État, de la région et du pays seront pris en considération en vue de la modernisation des installations portuaires?
- Les initiatives de modernisation des installations portuaires devraient offrir une solution intégrée répondant aux besoins réels à la frontière et, en contraste avec le passé, adopter une vision globale et holistique des conditions à la frontière et des exigences des multiples fonctions des diverses organisations présentes dans un port; plusieurs initiatives actuelles ou prévues de modernisation d'installations portuaires requièrent une vision globale pour en arriver à une solution intégrée.

- Au moment de moderniser des installations portuaires, il faudrait garder à l'esprit les besoins futurs et les possibilités technologiques.
- Jusqu'à maintenant, l'adoption et la mise en place de technologies nouvelles n'ont pas suivi un processus évolutif, mais ont plutôt procédé à la pièce, en réponse à des modifications législatives et/ou réglementaires.
- Les initiatives de modernisation des installations portuaires sont davantage centrées sur les besoins intérieurs que sur les synergies qui pourraient découler de solutions bilatérales.
- À la frontière canado-américaine, on observe un certain nombre d'efforts de reconstruction visant à moderniser des installations pour améliorer les services.
- La modernisation des installations portuaires devrait être guidée par les sept principes suivants :
  - analyser attentivement les besoins opérationnels connus et prévisibles qui se posent ou qui pourraient se poser localement;
  - solliciter la contribution des gouvernements au niveau local, de l'État et fédérale aux fins du modèle d'analyse, en l'absence de toute ingérence des organismes réglementant le commerce;
  - faire participer le secteur privé et les autorités concernées au niveau local à l'analyse et aux discussions connexes;
  - délaisser la notion selon laquelle les seules considérations d'ordre géographique pouvant être prises en compte sont celles impliquant un réaménagement à l'intérieur des propriétés frontalières existantes;
  - abandonner l'hypothèse erronée selon laquelle la modernisation d'une installation portuaire fournit un modèle exact pour les initiatives subséquentes;
  - exiger que tous les projets de modernisation d'installations portuaires prévoient des propositions de rechange et intègrent des variables ou des « simulations » fondées sur d'autres éventualités;
  - s'assurer que les projets de modernisation englobent des analyses des facteurs de changements connus ou projetés.
- Les facteurs d'analyse d'un projet de modernisation d'installations portuaires devraient couvrir cinq étapes :
  - les décisions relatives à la modernisation d'installations portuaires devraient être prises seulement après une analyse attentive et inclusive des besoins opérationnels;
  - des efforts devraient être faits dès le début pour impliquer les responsables de la surveillance des installations portuaires de l'autre côté de la frontière commune afin de déterminer les synergies susceptibles d'être exploitées dans le cadre d'efforts bilatéraux;
  - les efforts de modernisation devraient prendre en compte le volume des inspections et les stations primaires et secondaires à un horizon de 50 ans;
  - la stratégie devrait tenir compte de tous les organismes – y compris leur mission respective – susceptibles d'influer sur le modèle structurel et le plan de traitement aux fins de la modernisation des installations portuaires;

- l'analyse devrait tenir compte des fluctuations saisonnières, des conditions de vacances et des profils de voyage, qui peuvent changer en raison de nouvelles constructions.
- Les principes directeurs et l'analyse sous-jacente à la modernisation d'installations portuaires devraient mettre l'accent sur les processus qui contribueront à bâtir un système offrant des solutions intégrées :
  - la mission du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis
  - la vérification électronique des données sur les passagers et les expéditions et l'adoption de technologies nouvelles
  - les exigences des organismes gouvernementaux participants et des administrations locales
  - la facilitation du trafic passager et commercial
  - la sécurité.

## **LES RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES DANS LA PERSPECTIVE DU DÉPARTEMENT D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS**

### **Roberta Jacobson, *département d'État des États-Unis***

- Le Canada et les États-Unis sont liés par d'étroites relations, et les deux pays participent à divers forums internationaux à titre de membres et d'alliés sur diverses questions de politique.
- Si le Sommet des leaders nord-américains constitue, à bien des égards, le prolongement du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), le changement de nom reflète un changement d'orientation.
- Le PSP était une initiative allant de la base vers le sommet, et le fait qu'elle englobait plus de 300 produits livrables a obscurci le message des leaders nord-américains.
- À la conclusion de chaque Sommet, les leaders nord-américains mettent l'accent sur un nombre restreint de questions importantes au moment où a lieu leur rencontre.
- Les États-Unis ne peuvent sortir de la présente récession sans qu'il y ait une reprise à la grandeur de l'Amérique du Nord.
- Certains aspects de la frontière commune fonctionnent bien, mais ce n'est pas le cas pour d'autres aspects.
- Un commerce robuste et ouvert constitue une priorité tant pour le président Obama que pour le premier ministre Harper.
- Jusqu'à maintenant, le taux de conformité atteint environ 95 % des deux côtés de la frontière commune grâce à l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO), qui a été mise en place de façon logique et sensée; cette initiative contribue à faciliter les mouvements transfrontières légitimes.
- Dans l'*American Recovery and Reinvestment Act of 2009*, des fonds ont été réservés pour les infrastructures frontalières, bien que le déficit au niveau des infrastructures demeure important.

- Les États-Unis reconnaissent que les dispositions *Buy American* ont causé de la consternation au Canada et diverses solutions sont à l'étude; la nature intégrée des entreprises et des secteurs, ainsi que la présence de chaînes d'approvisionnement nord-américaines sont reconnues.
- Dans l'ensemble, les liens entre le Canada et les États-Unis demeurent solides sur les plans bilatéral, multilatéral et mondial.
- Les États-Unis sont très reconnaissants de l'appui du Canada à la mission en Afghanistan.

## **LE POINT DE VUE CANADIEN**

### **Guy Saint-Jacques, *Ambassade du Canada***

- La ligne de démarcation entre le Canada et les États-Unis est une frontière commune et partagée.
- La crise économique qui sévit dans le monde s'est répercutée sur le commerce transfrontière, et la réduction des coûts frontaliers revêt une importance plus grande que jamais auparavant.
- Les États-Unis exportent quatre fois plus au Canada qu'en Chine et le Canada constitue le premier marché d'exportation en importance pour 35 États américains.
- Environ 7,1 millions d'emplois aux États-Unis dépendent du commerce bilatéral.
- En considérant les frontières, il faudrait reconnaître qu'il n'existe pas de solution « unique ».
- Mme Janet Napolitano, secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, et M. Peter Van Loan, ministre de la Sécurité publique du Canada, se réuniront au moins deux fois l'an pour faire le point sur les progrès accomplis vers la réalisation de nos objectifs communs.
- Le Canada et les États-Unis devraient avoir une vision commune de l'avenir qui contribue à la fois à la sécurité et à la prospérité, qui sont interdépendantes; une approche axée sur la gestion du risque devrait être adoptée et il faudrait investir dans les infrastructures.
- Des exigences trop complexes à la frontière peuvent engendrer des problèmes de sécurité.
- On reconnaît de part et d'autre que le monde a changé et qu'il n'est plus possible de traverser la frontière sans documents appropriés.
- La coopération à divers niveaux se poursuit et se développe entre les deux pays et l'on recherche des solutions pragmatiques aux problèmes existants.
- Huit ans après les attaques terroristes du 11 septembre 2001, les personnes et les entreprises se sont pour la plupart « adaptées », les gens se procurant les documents requis et les entreprises investissant dans des chaînes d'approvisionnement sécuritaires, etc.
- On devrait envisager de consolider les programmes actuels avant de songer à instaurer de nouvelles mesures.

## **LES OPÉRATIONS SUR LE TERRAIN DU SERVICE DES DOUANES ET DE LA PROTECTION DES FRONTIÈRES DES ÉTATS-UNIS**

## **Tom Winkowski, Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis**

- Il y a beaucoup d'activité à la frontière terrestre commune, notamment en raison des fonds prévus dans l'*American Recovery and Reinvestment Act of 2009*.
- Les délais ont des conséquences économiques.
- Si les temps d'attente diminuent, c'est en partie à cause de la baisse de trafic; il y aura éventuellement une reprise de l'activité économique et le trafic recommencera à augmenter.
- Les États-Unis font face à une période difficile en termes budgétaires; en un sens, « les bonnes années sont derrière nous ».
- Avec le recul des mouvements frontaliers, les recettes provenant des droits d'utilisation sont en baisse.
- L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental a été déployée avec beaucoup de succès; c'est la première recommandation de la *National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States* (Commission sur les frontières suite aux événements du 11 septembre 2001) qui a été entièrement mise en œuvre.
- Depuis l'achèvement de l'IVHO, une approche raisonnable a été adoptée lorsque les documents n'étaient pas tout à fait conformes aux dispositions de l'IVHO; le taux de conformité atteint 98,2 % à la frontière nord et 93 % à la frontière sud des États-Unis.
- Les frontières terrestres que les États-Unis partagent avec le Mexique et le Canada devraient devenir « saturées » par les documents permettant l'identification par radiofréquences (documents compatibles avec le système RFID); les passeports sont conformes aux dispositions de l'IVHO, mais non compatibles avec le système RFID.
- Une signalisation électronique peut être employée pour désigner les voies NEXUS, EXPRES (programme d'expéditions rapides et sécuritaires) et compatibles avec le système RFID afin de mieux gérer le trafic.
- Des données de haute qualité – y compris sur les temps d'attente ou d'inactivité et les temps de traitement, sont requises pour appuyer la prise de décisions, et ces données devraient être recueillies à l'aide d'une méthodologie commune.
- Les postes frontaliers devraient être entièrement dotés en personnel avant que le trafic n'augmente pour que les mouvements ne soient pas ralentis.
- Des améliorations doivent être apportées au niveau de la gestion des délais et de la collecte de renseignements sur les temps d'attente.
- Un bureau de la modernisation des frontières terrestres, dont la mission englobera les deux frontières des États-Unis, sera mis en place.
- Au moment de la conception d'installations frontalières, il importe de regarder vers le futur; il nous faut de nouveaux ports d'entrée ayant la bonne capacité, maintenant et pour l'avenir, et pouvant accueillir la technologie nouvelle.

## **L'INITIATIVE RELATIVE AUX VOYAGES DANS L'HÉMISPHERE OCCIDENTAL ET NEXUS : TOUR D'HORIZON ET SITUATION DES OPERATIONS DU PROGRAMME**

**Colleen Manaher, *Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis***

- La mise en œuvre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO), complétée le 1<sup>er</sup> juin 2009, devrait améliorer la sécurité et permettre de traverser la frontière commune de façon plus efficace et sans délai.
- L'efficacité des initiatives de communication entourant l'IVHO a débouché sur des taux élevés de conformité aux frontières nord et sud des États-Unis, partagées avec le Canada et le Mexique, respectivement.
- Les taux de conformité déterminent les décisions en matière d'application de la loi.
- Les délais de traitement à la frontière sont réduits lorsque les personnes présentent des documents intégrant la technologie d'identification par radiofréquences (RFID); une augmentation de la « saturation » des documents compatibles avec le système RFID est un objectif souhaitable.
- Sur certains aspects, les États-Unis tirent d'abord des leçons à la frontière sud avec le Mexique, puis les appliquent à la frontière nord avec le Canada.
- La frontière entre les États-Unis et le Mexique est relativement dangereuse et des ressources doivent y être consacrées.
- Il faut réfléchir de façon innovatrice à la gestion du trafic; à titre d'exemple, la mise en place d'une signalisation LED pourrait être utile.

**John Wagner, *Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis***

- Il y a eu une hausse relativement importante des inscriptions au programme NEXUS et de son utilisation; les inscriptions au programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) sont aussi en hausse.
- Le programme NEXUS représente une initiative parmi tout un éventail d'options traduisant une approche de la gestion du risque à la frontière qui permet aux voyageurs de sauver du temps, tout en donnant au Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis la possibilité de concentrer ses ressources sur les cas présentant un risque inconnu ou relativement plus grand.
- Certaines des leçons apprises, entre autres dans le cadre des programmes NEXUS et EXPRES, seront utiles pour la mise en œuvre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental.
- Pour que les programmes NEXUS et EXPRES fonctionnent, il faut que les demandes soient approuvées en temps opportun, permettant ainsi un traitement plus rapide aux postes frontaliers.

**LA SÉCURITÉ À LA FRONTIÈRE, DANS LES MOYENS DE TRANSPORT ET SUR LES SITES : LES DÉFIS QUE POSENT LES JEUX OLYMPIQUES DE 2010 À VANCOUVER**

**Mark Camillo, *Lockheed Martin Corp.***

- Les mégaévénements qui peuvent être vus partout dans le monde attirent les extrémistes, les fanatiques et les terroristes.

- Les Jeux olympiques ont souvent été la cible d'activités terroristes.
- Étant donné que l'État de Washington se trouve à proximité de Vancouver et de Whistler, une attaque durant les Jeux olympiques d'hiver de 2010 toucherait aussi les États-Unis.
- La sécurité devrait être un facteur habilitant de l'événement, non le centre d'intérêt de l'événement.
- Dans les préparatifs menant à un événement comme les Jeux olympiques, il faut veiller à déterminer les éléments de vulnérabilité et la façon d'y faire face afin de réduire la probabilité que quelque chose tourne mal. La prévention est préférable à l'attente et à la réaction.
- La plupart des attaques terroristes se produisent aux points d'arrivée, de départ et de grands rassemblements qui se tiennent à des moments préalablement déterminés.
- Les communications et la collaboration ont une importance capitale puisque tous et chacun doivent être « sur la même longueur d'onde ».

## **L'EFFICACITÉ ET LA SÉCURITÉ DES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT – STRATÉGIES DE DÉPLOIEMENT ET DE MISE EN ŒUVRE : LEÇONS TIRÉES DU PROJET NORD-AMÉRICAIN**

**John Mohler, Lockheed Martin Corp.**

- L'efficacité des mouvements au sein de la chaîne d'approvisionnement, dans les corridors de commerce et de transport, est un objectif important.
- L'accent mis sur la visibilité et l'efficience sert aussi la sécurité.
- Ceux qui cherchent à faire du mal s'intéresseront probablement aux situations qui leur permettront d'obtenir une pénétration maximale de façon aussi rapide et peu coûteuse que possible.
- Les autorités doivent être prêtes à réagir, en temps réel, à ce que révèlent les données.
- Certains biens sont relativement difficiles à assurer en raison d'un taux élevé de vols.
- L'entreposage et la distribution sont des volets clés de la chaîne d'approvisionnement et les principaux points sur lesquels devraient être axés les efforts de réduction de l'incidence des vols.

## **L'INITIATIVE D'« INCLUSION » DU DÉPARTEMENT DES TRANSPORTS DES ÉTATS-UNIS : RENSEIGNEMENTS SUR LE PROGRAMME, TENDANCES DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ET CONGESTION FRONTALIÈRE**

**Tony Furst, département des Transports des États-Unis**

- Des marchandises doivent être acheminées partout aux États-Unis et vers toutes les collectivités; les systèmes et les réseaux devraient être harmonisés et rationalisés.
- La population des États-Unis est concentrée dans des mégarégions; étant donné que les marchandises entrent par de nombreux points aux États-Unis, des corridors se développent entre les points d'entrée et ces mégarégions.
- Les corridors de transport des marchandises et des passagers devraient être regroupés.
- Le Canada et le Mexique travaillent à leurs propres corridors, et les États-Unis devraient déterminer à quels endroits des liens peuvent être établis à la frontière et y investir.
- La fiabilité des temps de déplacement dans les corridors de transport revêt une importance capitale.

## **LE GROUPE INTERPARLEMENTAIRE CANADA-ÉTATS-UNIS : OBSERVATIONS ET PRIORITÉS**

**Gord Brown, député, Chambre des communes du Canada**

- Le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis (GI) regroupe des législateurs américains et canadiens au niveau fédéral. Il a été créé il y a 50 ans en tant que forum permettant de trouver des points de convergence dans nos politiques nationales respectives, engager le dialogue sur les points de divergence, échanger des renseignements et promouvoir une meilleure compréhension entre

le Parlement canadien et le Congrès américain sur des préoccupations communes.

- Le GI se réunit annuellement en alternant entre le Canada et les États-Unis et, pendant deux jours, les délégués cherchent à cerner des valeurs communes et à trouver des solutions à diverses questions bilatérales et multilatérales qui préoccupent les deux pays.
- La dernière réunion annuelle du GI a eu lieu en mai à La Malbaie, au Québec. Les États-Unis étaient représentés par six sénateurs et quatre membres de la Chambre des représentants, tandis que la délégation canadienne comprenait huit sénateurs et quatorze députés. Les délégués se sont réunis en séances plénières et en comités pour discuter de toute une gamme de questions bilatérales importantes, y compris la frontière et la reprise économique et financière qui suivra la crise actuelle.
- De temps à autre, des membres de la section canadienne du GI rencontrent leurs homologues à Washington et participent à des conférences nationales et régionales des gouverneurs et des législateurs des États. Certains assistent aussi à des sommets nationaux et régionaux organisés par des groupes d'affaires et prennent part à des activités importantes, dont celles de la *Canadian/American Border Trade Alliance*.
- À la réunion annuelle du GI en mai, la question de la frontière commune a été discutée; les législateurs canadiens ont parlé des relations économiques et personnelles étroites qui existent, ainsi que de la nécessité d'en arriver à une frontière commune efficiente et sécuritaire afin de protéger ces relations, et pour une foule d'autres raisons.
- De nombreux intervenants canadiens demeurent préoccupés par les mesures de sécurité, les frais et règlements appliqués unilatéralement par les États-Unis; dans certains cas, sinon la plupart, ces mesures ont contribué à faire grimper les coûts de franchissement de la frontière, que personne n'est en mesure d'absorber, surtout dans le contexte actuel et notamment s'il n'y a pas d'amélioration réelle de la sécurité suite à ces mesures.
- À la réunion annuelle du GI, l'attention s'est portée vers les coûts frontaliers lorsqu'un parlementaire a demandé aux délégués de réfléchir à la perte de productivité découlant d'un incident aussi banal qu'un délai supplémentaire de 15 secondes par camion, lequel se traduit en temps supplémentaire, notamment si l'on considère le nombre de camions qui franchissent la frontière chaque jour.
- À la même réunion, un parlementaire canadien a préconisé la création d'un organisme qui superviserait la frontière, doté d'une structure semblable à celle de la Commission mixte internationale, un organisme qui semble avoir donné de bons résultats pour nos deux pays. Il a aussi parlé des avantages des programmes éprouvés pour les voyageurs et les expéditeurs, comme NEXUS et EXPRES, tout en notant que l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental a eu de sérieuses répercussions négatives sur le tourisme transfrontière.
- Les parlementaires canadiens ont aussi souligné la nécessité de « rapprocher les structures » afin d'avoir une perspective complète de ce qui se passe vraiment à la frontière.

- Un autre membre de la délégation a dit aux participants que, du point de vue canadien, les mesures prises par les États-Unis ont rendu la frontière plus étanche, mais leurs effets ne semblent pas toujours avoir renforcé la sécurité : il n'y a aucune raison d'ajouter des exigences qui ne font rien d'autre que de ralentir nos économies.
- Un autre Canadien, rappelant aux participants les efforts bilatéraux fructueux entrepris en décembre 2001 dans le cadre du Plan d'action pour une frontière intelligente, a prôné la création d'un groupe de travail bilatéral présidé par le ministre de la Sécurité publique et la secrétaire à la Sécurité intérieure. À son avis, il importe d'acquiescer une meilleure compréhension des différences entre la frontière américano-canadienne et la frontière américano-mexicaine puisque chacune possède ses caractéristiques propres.
- De l'avis d'un autre participant canadien à la réunion annuelle du GI, il n'existe pas de menace pour les États-Unis qui ne constitue pas aussi une menace pour le Canada. Appuyant le principe du périmètre de sécurité nord-américain, il a proposé une intégration des dispositifs de sécurité de deux pays et l'élaboration d'un ensemble commun d'objectifs en matière de sécurité et d'immigration afin d'en arriver à une frontière plus intelligente qui facilitera les mouvements.
- En réponse aux commentaires des parlementaires canadiens, un législateur américain a souligné la nécessité de prendre des mesures qui favoriseront le tourisme et le commerce, tandis qu'un de ses collègues a dit qu'une initiative semblable au Plan d'action pour une frontière intelligente devrait être réinstaurée; selon lui, si personne n'assume la responsabilité, rien ne se fait.
- Lors de leur rencontre à Ottawa en février 2009, le président Obama et le premier ministre Harper ont donné instruction aux hauts fonctionnaires de renouveler le dialogue sur la gestion de la frontière. Lors d'une récente rencontre à la Maison Blanche, ils ont parlé de l'intégration économique des deux pays et du dynamisme dont profite chacun en conséquence, en notant que l'ouverture du commerce et de l'investissement est essentielle à la compétitivité et à la croissance durable en Amérique du Nord et dans le monde.
- Une frontière qui fonctionne comme elle le devrait offre de meilleures garanties dans l'optique du libre commerce, de la compétitivité et de la croissance durable.
- Le message du GI aux législateurs américains – au niveau fédéral et des États – ainsi qu'aux gouverneurs, demeure le même : même si le Canada appuie les États-Unis dans sa volonté d'assurer la sécurité à la frontière, l'opinion dominante est qu'il faudrait adopter une approche axée sur le risque dans la gestion de la frontière commune, doublée de débats constructifs sur les préoccupations en matière de sécurité à la frontière et la facilitation des mouvements transfrontières. Il doit y avoir un arbitrage entre la facilitation des échanges et la sécurité à la frontière commune au moment où les deux pays recherchent la prospérité en Amérique du Nord et la compétitivité à l'échelle mondiale.
- Une des résolutions adoptées à la réunion du GI en mai dernier affirmait ce qui suit :

Le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis reconnaît les caractéristiques très particulières de notre frontière et nos antécédents de coopération dans le cadre du plan

d'action sur la frontière commune. Conscient des préoccupations suscitées par les retards à la frontière, le Groupe recommande que nos gouvernements entreprennent immédiatement une étude d'impact des problèmes liés à la frontière et établissent un groupe de travail bilatéral global chargé de définir des normes et des principes communs visant à faciliter la circulation transfrontalière des marchandises et des personnes et à favoriser le tourisme, tout en préservant la sécurité. Le groupe de travail devrait produire, en temps opportun, un rapport et un plan de mise en œuvre.

Le Groupe se félicite en outre des progrès réalisés des deux côtés de la frontière au sujet du passage frontalier international de la rivière Detroit de Windsor-Detroit et encourage l'achèvement rapide de cet ouvrage et d'autres améliorations essentielles de l'infrastructure frontalière.

- Lors de la réunion de la *National Governors Association* en juillet 2009, Mme Napolitano, secrétaire à la Sécurité intérieure, a indiqué que les frontières au nord et au sud des États-Unis doivent être des frontières réelles; si de nombreuses personnes résidant dans les communautés frontalières, tant au Canada qu'aux États-Unis, regrettent la facilité avec laquelle ils traversaient autrefois la frontière commune, l'importance de la sécurité est maintenant reconnue, mais certains souhaiteraient que l'accent soit mis sur la sécurité périmétrique plutôt qu'au 49<sup>e</sup> parallèle.
- Le Canada est lui aussi préoccupé par la question de la sécurité et sa requête demeure inchangée : reconnaître le caractère mutuel de la frontière et travailler avec les divers organismes, ministères et groupes concernés au Canada sur la gestion commune de ce qui constitue une responsabilité partagée; ce n'est pas la frontière du Canada et ce n'est pas la frontière des États-Unis : c'est une frontière commune et l'impératif de la sécurité à la frontière doit être tempéré par la nécessité d'assurer la circulation efficiente des biens et des voyageurs qui ne présentent pas de risque de part et d'autre de ce qui devrait être, selon nous, une frontière à la fois sécuritaire et transparente.
- Un autre aspect important aux yeux de la section canadienne du GI pour l'avenir est le protectionnisme et, plus particulièrement, les dispositions *Buy American*.
- Depuis quelques mois, des membres de la section canadienne du GI s'efforcent de sensibiliser les législateurs américains et les gouverneurs aux effets néfastes de ces dispositions, considérées par plusieurs comme des mesures protectionnistes que l'on devrait éviter alors que nous cherchons à relancer le système économique et financier à l'échelle mondiale.
- D'autres contribuent également à diffuser ce message; des législateurs fédéraux et provinciaux, des groupes d'affaires et d'autres se sont prononcés sur cette question.
- Plus tôt cet été, au terme de leur réunion, les premiers ministres canadiens ont joint leur voix à celles des autres – Parlement fédéral, législatures provinciales et divers secteurs et collectivités – au sujet des dispositions *Buy American* qui, de l'avis de plusieurs, privent les entreprises canadiennes de l'accès à des contrats aux États-Unis.
- Le premier ministre Harper a abordé la question du protectionnisme avec le président Obama au Sommet des leaders nord-américains tenu au Mexique et

lors de leur rencontre à la Maison Blanche. Il en discutera probablement à la rencontre du G-20, à Pittsburg; il a aussi abordé la question avec des membres du Congrès.

- Les dispositions *Buy American*, qui se trouvent dans l'*American Recovery and Reinvestment Act of 2009* et qui font leur chemin dans d'autres textes de loi, envoient le mauvais signal.
- Des organisations internationales aussi réputées que le Fonds monétaire international, l'Organisation mondiale du commerce et la Banque mondiale affirment que les mesures protectionnistes sont précisément la mauvaise direction à prendre.
- Les dispositions *Buy American* ont des effets néfastes sur les entreprises canadiennes et elles compromettent le progrès économique que nous recherchons.
- Même si l'on peut comprendre que les législateurs subissent des pressions en vue de protéger les emplois et les industries au pays en ces temps économiques difficiles et que le protectionnisme est l'un des outils permettant de parvenir à ce résultat, les droits tarifaires plus élevés, les subventions, les exigences en matière de licences, les restrictions à l'entrée, les actions antidumping, les normes plus rigoureuses et les interdictions nuisent à la reprise souhaitée.
- La réponse ne réside pas dans le protectionnisme. À la réunion du GI, en mai dernier, un parlementaire canadien a souligné l'engagement ferme des leaders des pays du G-20 à prendre ensemble des mesures de relance et la nécessité d'éviter le protectionnisme. Il a fait valoir que les dispositions *Buy American* de la loi américaine suscitent des initiatives et des pressions en vue de l'adoption d'une politique d'« Achat au Canada », et qu'une politique d'ouverture en ce domaine était requise au niveau infranational.
- Les Canadiens ont aussi fait des commentaires au sujet de l'intégration des producteurs des deux pays aux chaînes d'approvisionnement mondiales, et de la nécessité d'adopter une stratégie d'« Achat nord-américain ».
- On a fait valoir qu'il fallait parfois revenir aux principes essentiels : le besoin de développer l'Amérique du Nord pour en faire un exportateur concurrentiel sur le marché mondial, et d'appuyer les chaînes d'approvisionnement nord-américaines qui jouent un rôle important pour la compétitivité mondiale; de l'avis de ce parlementaire canadien, l'Amérique du Nord doit devenir un modèle de « concurrence coordonnée » et les pays doivent résister à la tendance au protectionnisme qui, durant la grande Crise, a aggravé la situation au lieu de l'améliorer.
- Le besoin de percevoir l'Amérique du Nord comme une entité et de mettre l'accent sur la compétitivité a reçu l'appui d'un législateur américain qui, en plus de faire mention des chaînes d'approvisionnement, a indiqué que les États et les provinces devraient aussi être invités à éviter le protectionnisme; « Acheter américain » doit devenir « Acheter Nord-Américain ».
- Un autre représentant américain a évoqué une réalité que nous connaissons tous bien : les sentiments protectionnistes ont relativement moins de chance de se manifester lorsque les économies prospèrent; à son avis, si l'argent des contribuables américains doit servir à construire des infrastructures aux États-

Unis, il est raisonnable et même prévisible que l'on envisage une politique d'achat essentiellement aux États-Unis.

- Un autre délégué américain présent à la réunion a parlé des dommages économiques causés par le protectionnisme.
- Comme pour la discussion portant sur la frontière, les législateurs canadiens et américains présents à la rencontre de mai se sont entendus sur le texte d'une résolution :

Le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis est d'accord avec le président des États-Unis lorsqu'il a dit, au cours de sa visite au Canada en février 2009 : « Nous devons en ce moment faire très attention à tout signal de protectionnisme. » Le Groupe recommande par conséquent que, dans les deux pays, les législateurs et les gouvernements de tous les niveaux résistent à la tentation du protectionnisme, qui entraîne des bouleversements économiques et nuit aux chaînes d'approvisionnement, et cherchent à favoriser les achats en Amérique du Nord ainsi que les chaînes d'approvisionnement et les fabricants nord-américains. Les chaînes d'approvisionnement intégrées sont mutuellement avantageuses parce qu'elles permettent que nos produits soient compétitifs dans le monde.

- Le bon message est ressorti de certaines réunions régionales des législateurs et des gouverneurs d'États américains tenues l'été dernier : à la réunion du Conseil des gouvernements des États du Midwest, le Comité des relations Midwest-Canada a adopté une résolution dans laquelle il a pris position contre le protectionnisme commercial; cette résolution a subséquemment été adoptée par la conférence plénière; une résolution semblable en faveur du libre-échange a été adoptée à la rencontre de septembre des gouverneurs des États de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres des provinces de l'Est du Canada.
- Alors que la section canadienne du GI poursuit ses discussions avec les législateurs et les gouverneurs américains sur les questions frontalières, nous avons aussi l'intention d'aborder avec eux la question de l'ouverture nécessaire du commerce – lequel est manifestement facilité par le bon fonctionnement des installations frontalières – à chaque fois que nous en aurons l'occasion.

### **Jerry Grafstein, sénateur, *Sénat du Canada***

- La frontière commune entre les États-Unis et le Canada devient plus étanche, non plus transparente, et la situation se détériore au lieu de s'améliorer. Il importe que les choses aillent en s'améliorant plutôt que de dégénérer.
- Il y a environ deux mois, le Brookings Institution a affirmé que l'approche « rigide » en matière de sécurité à la frontière après les attaques terroristes de septembre 2001 avait ralenti les échanges commerciaux.
- En juillet, l'Association de l'industrie touristique du Canada a annoncé que le nombre de touristes américains visitant le Canada était à son niveau le plus bas en 37 ans; parmi les raisons possibles, il y a la récession et les nouvelles règles au sujet des documents requis pour traverser la frontière commune.
- Le rapport du Brookings Institution, intitulé *Toward a New Frontier: Improving the U.S.-Canadian Border*, renferme certains détails intéressants et des recommandations notables, comme l'adoption d'une approche à deux vitesses

pour les frontières canadiennes et mexicaines et la formation d'un conseil conjoint de planification des infrastructures pour les frontières terrestres et les corridors frontaliers.

- De trop nombreux expéditeurs et voyageurs subissent des délais au moment de franchir la frontière commune; ces délais engendrent des coûts qui augmentent rapidement.
- Le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis et l'Agence des services frontaliers du Canada possèdent des sites Web où l'on donne une estimation des délais aux postes frontaliers terrestres. Du côté canadien, ces chiffres sont mis à jour chaque heure; à certains points de passage de la frontière, le délai est généralement d'une dizaine de minutes – ce qui équivaut à une semaine perdue par année. À d'autres endroits, le délai est deux fois plus long.
- Ne serait-ce que pour favoriser le tourisme, le commerce, l'emploi, la productivité et la compétitivité, il importe de faire des progrès significatifs sur les questions frontalières.
- Il se passe beaucoup de choses à la frontière, mais les effets qui en découlent ne sont pas toujours bénéfiques; les nombreuses études réalisées par des universitaires et d'autres renferment plusieurs recommandations; il faut agir davantage et de manière positive.
- En décembre 2008, l'Université Carleton d'Ottawa a organisé une conférence dans le cadre de son « Projet Canada-États-Unis »; en janvier 2009, elle a publié un document intitulé *Pour un engagement soutenu et inspiré : Un plan d'action pour les relations Canada-États-Unis*, qui renferme des recommandations fort utiles en vue de revitaliser notre relation bilatérale.
- Les rencontres entre nos leaders semblent s'être bien déroulées, y compris celle de février à Ottawa, celle du début de septembre à Washington, et les rencontres internationales comme le Sommet des leaders nord-américains et les réunions des dirigeants des pays du G-20.
- Du côté du secteur privé, le Conseil canadien des chefs d'entreprise et la Chambre de commerce du Canada ont fait de l'excellent travail en appuyant le Conseil nord-américain de la compétitivité et le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité en publiant des rapports sur les questions frontalières.
- La Chambre de commerce a publié divers documents traitant de la frontière et de l'engagement du Canada et des États-Unis : *Finding the Balance: Reducing Border Costs While Strengthening Security*, que des membres du Groupe interparlementaire ont distribué à des représentants du Congrès en avril 2008; *A Canada-U.S. Border Vision* », qui énonce cinq principes solides et avisés pour guider l'interaction du Canada avec les États-Unis; enfin, *Finding the Balance: Shared Border of the Future*, qui renferme un certain nombre de priorités à court terme et de recommandations axées sur des aspects tels que les programmes d'expéditeurs et de voyageurs dignes de confiance, le pré-dédouanement, les déclarations électroniques, la dotation et la formation accrues, les heures de service, les documents de voyage requis pour traverser la frontière, la technologie, l'infrastructure, ainsi qu'un plan d'intervention d'urgence à la frontière.

- Des travaux axés sur la frontière se déroulent également dans la région économique du Nord-Ouest et du Pacifique (PNWER). À l'été de 2008, la région a publié le *PNWER Border Charter* et créé un Conseil de coordination des solutions frontalières.
- La PNWER a aussi indiqué qu'elle articulera des priorités claires au sujet de la frontière commune et surveillera les activités gouvernementales – dans les deux pays, aux niveaux fédéral, des États, provincial et territorial – pour s'assurer que les besoins de la région sont pris en considération dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques frontalières; elle publiera également chaque année un bulletin sur l'état de la frontière qui mesurera les progrès accomplis en fonction des priorités de la région.
- D'autres organisations du secteur privé accomplissent également un excellent travail sur les questions frontalières, notamment la *Border Trade Alliance* qui – jour après jour et semaine après semaine – fait pression pour que l'on apporte les changements requis à la frontière.
- Une lettre a été envoyée au sénateur George Voinovich décrivant huit problèmes liés à la frontière et certaines solutions possibles. Pour élaborer et mettre en œuvre des solutions, il faudra des actions bilatérales concertées ainsi qu'une volonté politique; nous devons tous viser le même objectif : faciliter les mouvements transfrontières des biens et des personnes qui ne présentent aucun risque ou un risque peu élevé, tout en respectant l'impératif de la sécurité.
- Voici ces huit problèmes :
  - une dotation inadéquate en personnel;
  - une capacité inadéquate de franchissement de la frontière Detroit-Windsor;
  - des taux d'inspection moins élevés pour les participants aux programmes des expéditeurs dignes de confiance;
  - éviter d'inspecter à nouveau des marchandises qui ont déjà été inspectées, approuvées et sécurisées dans un pays;
  - une exemption complète de la règle des « vols sécuritaires » aux États-Unis pour tous les vols canadiens au-dessus du territoire américain;
  - la vérification répétée des bagages;
  - les frais perçus par le Service d'inspection de la santé des animaux et des plantes (APHIS);
  - certaines questions liées à l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, dont la mise en œuvre est aujourd'hui complétée.
- Il s'agit d'une frontière commune et partagée : ce n'est pas la frontière des États-Unis et ce n'est pas la frontière du Canada; c'est la frontière que partagent nos deux nations et cette responsabilité conjointe requiert une prise de décision conjointe.
- Le fait que la frontière soit commune exige aussi de trouver des solutions qui soient à la mesure des problèmes, des défis et des lacunes qui existent; une solution uniforme appliquée par les États-Unis à toutes les questions frontalières ne donnera pas de bons résultats; c'est pourquoi il faudrait reconnaître que les attributs et les défis particuliers de la frontière nord entre les États-Unis et le

Canada sont différents des attributs et des défis singuliers de la frontière sud que les États-Unis partagent avec le Mexique.

- Certains progrès modestes ont été faits dans un nombre trop restreint de domaines, ce qui explique pourquoi nous devons tous poursuivre nos efforts.
- Les délais de toute sorte et les coûts connexes sont la conséquence de progrès inadéquats; les coûts plus élevés découlent des frais et des documents exigés des personnes et des entreprises, tandis que les effets sur la santé de la pollution causée par les voitures immobilisées entraînent des coûts en soins de santé.
- En raison des retards qui surviennent à la frontière, les systèmes d'entreposage « juste au cas » sont nécessairement devenus des systèmes d'entreposage « juste à temps ».
- Nos pays partagent le même objectif : une frontière sans tracas facilitant les échanges plutôt que de les entraver, au moment où nous nous préoccupons d'assurer une plus grande prospérité en Amérique du Nord; le Canada est lui-même concerné par la question de la sécurité puisque nos deux pays sont vulnérables : l'ennemi commun a des visées sur les deux pays et nous devons collaborer pour faire en sorte que les terroristes ne puissent entrer en Amérique du Nord.
- Le besoin de sécurité doit être tempéré par la nécessité d'assurer le mouvement efficace des biens et des voyageurs dignes de confiance de part et d'autre de ce qui devrait être une frontière transparente.

## **QUESTIONS AYANT TRAIT À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINNE : POINTS DE VUE DU CAUCUS DU CONGRÈS SUR LA FRONTIÈRE NORD**

**Greg Regan, *bureau de Louise Slaughter, représentante au Congrès américain***

- L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental devrait faire l'objet d'un suivi pour s'assurer que le lien commercial le plus important des États-Unis ne soit pas perturbé; les relations commerciales entre les États-Unis et le Canada ne doivent pas être entravées parce que cela freinera la reprise de l'économie américaine.
- Une frontière commune efficace est importante pour l'ensemble de l'économie américaine.
- La frontière canado-américaine diffère de la frontière entre le Mexique et les États-Unis et des problèmes différents requièrent des solutions différentes.

## **COMPTE-RENDU SUR L'ALBERTA : TOUR D'HORIZON DES QUESTIONS ÉNERGÉTIQUES ET DONNÉES CONNEXES**

**Gary Mar, *gouvernement de l'Alberta***

- En septembre 2008, les signes d'une récession mondiale venaient à peine de se manifester. Un an plus tard, le monde a changé profondément et les gouvernements, partout dans le monde, cherchent en priorité à remettre leur économie « sur les rails ».
- Le Canada et les États-Unis devraient tous deux veiller à ce que leur frontière commune soit libre de tout obstacle; les deux pays devraient accroître leurs

échanges commerciaux plutôt que d'ériger des barrières ou recourir au protectionnisme.

- Des frontières souples et des corridors de transport efficaces sont nécessaires afin de profiter des avantages du commerce et des accords commerciaux.
- Un peu moins de 30 % des exportations de l'Alberta prennent la destination des États-Unis, qui sont la source des deux tiers de l'investissement direct étranger en Alberta.
- L'Alberta est un fournisseur d'énergie fiable pour les États-Unis.
- Les ressources énergétiques de l'Alberta joueront un rôle important dans la reprise économique de l'Alberta, du Canada et des États-Unis.
- Depuis un demi-siècle, l'énergie a été le fer de lance de l'économie de l'Alberta; l'Alberta arrive au second rang derrière l'Arabie saoudite en termes de ressources prouvées et ses sables bitumineux présentent une occasion d'investissement alléchante.
- La capture et le stockage du carbone constituent un volet important de la stratégie d'énergie propre du président Obama.
- Les opérations *in situ* liées aux sables bitumineux ont une empreinte écologique relativement plus limitée.

L'Alberta participe à l'initiative *Ports-to-Plains*.

Respectueusement soumis,

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

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

## Dépenses de voyage

<b>ASSOCIATION</b>	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
<b>ACTIVITÉ</b>	Conférence de la « Canadian/American Border Trade Alliance »
<b>DESTINATION</b>	Washington, D.C., États-Unis d'Amérique
<b>DATES</b>	Du 20 au 22 septembre 2009
<b>DÉLÉGATION</b>	
SÉNAT	L'hon. Jerry S. Grafstein, c.r., sénateur, coprésident
CHAMBRE DES COMMUNES	M. Gord Brown, député, coprésident
PERSONNEL	Mme June Dewetering, conseillère
<b>TRANSPORT</b>	<b>682.96 \$</b>
<b>HÉBERGEMENT</b>	<b>867.78 \$</b>
<b>HOSPITALITÉ</b>	<b>Ø \$</b>
<b>INDEMNITÉS JOURNALIÈRES</b>	<b>263.97 \$</b>
<b>CADEAUX OFFICIELS</b>	<b>Ø \$</b>
<b>DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION</b>	<b>4 735.83 \$</b>
<b>TOTAL</b>	<b>6 550.54 \$</b>