

Canada - United States  
Inter-Parliamentary Group  
Canadian Section



Groupe interparlementaire  
Canada - États-Unis  
Section canadienne

**Rapport de la  
délégation canadienne  
à la «*Pacific NorthWest Economic Region*» (PNWER)  
*Forum sur le leadership 2006***

**Groupe interparlementaire Canada- États-Unis**

***Whistler (Colombie-Britannique)*  
*Du 16 au 18 novembre 2006***

Du 16 au 18 novembre 2006, des membres choisis de la section canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis ont assisté au Forum sur le leadership économique 2006 du «*Pacific NorthWest Economic Region*» (PNWER), à Whistler en Colombie-Britannique. Le présent rapport résume les discussions qui ont eu lieu au cours de quelques séances de ce Forum.

# Rapport

## Remarques liminaires

### **Ken Melamed, maire de Whistler, municipalité de villégiature**

- Whistler, centre de villégiature de niveau international, reçoit plus de deux millions de visiteurs par année, et maintenant plus en été qu'en hiver; apport économique annuel supérieur à 1 milliard de dollars.
- Le développement a été réduit, à Whistler, afin de ne pas compromettre l'environnement naturel magnifique qui a fait la réputation de la ville.
- Whistler pense maintenant durabilité afin de ne pas mettre en péril son environnement naturel; ses mots d'ordre sont durabilité environnementale, partenariats communautaires et engagement.
- Whistler possède un plan de durabilité.

## Séance sur la main-d'oeuvre

### **Tom McMail, *Microsoft***

- Microsoft est une société du Nord-Ouest du Pacifique et une entreprise mondiale.
- Microsoft recrute au sein des meilleures universités mais elle constate qu'elle accepte maintenant des étudiants qu'elle n'aurait pas acceptés il y a quelques années encore.
- La compétitivité économique dépend du rythme d'avancement et d'innovation technologiques; il faut une main-d'oeuvre très instruite possédant des compétences très pointues mais il faut aussi investir à long terme dans la recherche et le développement et disposer d'une politique d'immigration qui permette d'embaucher les éléments les meilleurs et les plus brillants.
- Les sociétés embauchent là où se trouvent les talents.
- La diversité de la main-d'oeuvre est un avantage concurrentiel.
- L'informatique est le moteur de la croissance dans tous les domaines.
- Il convient toutefois de souligner certaines anomalies :
  - La demande de travailleurs en informatique est élevée et pourtant les jeunes semblent peu intéressés par ce domaine;
  - les jeunes trouvent que l'informatique est ennuyeuse; or des avancées excitantes en dépendent justement;

- aux États-Unis, l'enseignement supérieur est de grande qualité mais l'enseignement primaire, de la maternelle à la 12<sup>e</sup> année, pourrait être amélioré;
- le gouvernement considère que le terrorisme est la première menace qui pèse sur le pays mais la perte de l'avantage informatique en technologie et innovation pourrait être plus grave encore.
- En insistant davantage sur les méthodes multidisciplinaires, on arrive à des niveaux élevés d'innovation; il en résulte de nouveaux modèles d'apprentissage et des gens tridimensionnels, avec de l'envergure et de la profondeur.
- Quand il s'agit d'embaucher :
  - les employeurs recherchent du « talent », pas simplement des ingénieurs et des diplômés en informatique;
  - l'expérience pratique est très importante;
  - la polyvalence est un atout;
  - les compétences générales sont importantes.
- Il faut de l'allant et de l'action dans les domaines suivants :
  - solides investissements en recherche et développement;
  - éducation et perfectionnement de la main-d'oeuvre;
  - politiques favorables visant une main-d'oeuvre très spécialisée et l'immigration;
  - la recherche réalisée par Microsoft doit être liée aux milieux universitaires.

### **Bruce Graham, Calgary Economic Development/Calgary Works**

- Les piliers de la croissance économique sont la terre, le capital et la main-d'oeuvre mais la clé de la réussite est le talent.
- Le perfectionnement de la main-d'oeuvre est teinté de la couleur régionale.
- Les pénuries de main-d'oeuvre représentent la principale contrainte de la croissance économique.
- Les principes à respecter sont :
  - une réaction aux pénuries de main-d'oeuvre et de compétences qui soit axée sur des résultats;
  - la collaboration entre les entreprises, les gouvernements et les milieux de l'enseignement;

- des solutions pratiques.
- Les points forts :
  - une économie forte
  - une solide croissance de la population et de l'emploi;
  - une main-d'oeuvre jeune et très instruite;
  - un taux élevé de participation au marché du travail.
- Principaux secteurs de croissance : transport et logistique, fabrication, construction
- Dans le monde, 40 % des employeurs ont du mal à combler des postes.
- Il faut mettre en place un plan d'action en collaboration prévoyant notamment :
  - de fournir de l'information sur la main-d'oeuvre et de soutenir l'attraction du capital humain;
  - d'effectuer une évaluation complète des tendances du marché du travail, de faire des projections concernant les postes et de tenter de prévoir les pénuries;
  - de partager les meilleures pratiques entre employeurs;
  - de miser sur les forces particulières et les partenariats élargis;
  - d'élargir l'utilisation des méthodes d'immigration en place;
  - d'améliorer les taux d'atteinte et d'achèvement des études;
  - d'accroître la participation de certains groupes démographiques et de groupes à faible revenu;
  - d'améliorer la base d'information sur la main-d'oeuvre;
  - d'adopter des pratiques créatives de gestion des ressources humaines;
  - de faire le lien entre employeurs et groupes communautaires, afin d'élargir la population active;
  - d'encourager l'industrie à innover et à améliorer ses meilleures pratiques.

### **Ron Trepanier, Chambre de commerce de la Colombie-Britannique**

- La petite entreprise est le principal créateur d'emplois et de croissance économique en Colombie-Britannique; 98 % des entreprises de la province ont moins de 50 employés;

- Les pénuries de compétences pèsent lourdement sur les petites entreprises de la Colombie-Britannique; c'est ce qui a donné lieu à l'adoption d'une démarche fondée sur le partenariat;
- La Chambre de commerce de la Colombie-Britannique s'est associée à la *Community Futures Development Association of British Columbia* pour réaliser la *British Columbia Skills Force Initiative*, avec l'aide financière de Service Canada et du ministère de la Petite entreprise et du Revenu et du Développement économique de la Colombie-Britannique.
- Voici quelques points préoccupants :
  - compétences insuffisantes; les employeurs doivent fournir de la formation en cours d'emploi pour hausser les compétences à un niveau acceptable, même si certains employeurs peuvent ne pas disposer des capacités voulues pour offrir cette formation;
  - manque de gens de métier compétents;
  - manque de communications; les employeurs de la petite entreprise ne sont pas reliés au milieu de l'enseignement;
  - question d'abordabilité; bien des petites entreprises ne peuvent offrir des salaires élevés ou des régimes de protection globaux;
  - problèmes de développement professionnel; bien des petites entreprises ne peuvent pas tracer une route professionnelle qui correspondra aux ambitions des employés;
  - manque de capacité en gestion des ressources humaines;
  - planification de la relève; il faut que les employeurs se dotent de stratégies et de plans de relève.
- Les décisions centralisées ne sont pas la solution, car les conditions varient d'une région à l'autre.

**Neil Windsor, Association of Professional Engineers, Geologists and Geophysicists of Alberta**

- L'apport massif de capitaux se traduit par une croissance sans précédent mais aussi par des problèmes de main-d'oeuvre; en Alberta, la croissance se manifeste principalement dans les secteurs de l'énergie.
- Le Nord-Ouest du Pacifique est une plaque tournante énergétique où les projets infrastructurels régionaux sont énormes.
- La croissance de l'économie albertaine s'accompagne d'une immigration nette, d'un taux de chômage très bas et d'une croissance démographique relativement élevée.

- Compte tenu des contraintes liées à la population et à la main-d'oeuvre, il convient d'améliorer la productivité, en particulier en investissant dans la recherche et le développement, l'informatique, les technologies de l'information et des communications et le perfectionnement des compétences de la main-d'oeuvre actuelle.
- Ce sont les secteurs de la construction, du transport, de la fabrication, des ressources et de la vente au détail qui souffrent le plus de problèmes de main-d'oeuvre.
- De graves pénuries de main-d'oeuvre ne peuvent être soutenues à long terme et le changement démographique fera réduire l'offre de main-d'oeuvre malgré l'immigration.
- On note une hausse inflationniste des salaires liée au taux de chômage relativement faible en Alberta et les prix des habitations subissent des pressions à la hausse.
- Les régions du Nord-ouest du Pacifique qui sont aux prises avec des pénuries de main-d'oeuvre doivent se donner la main pour :
  - améliorer la mobilité de la main-d'oeuvre entre elles;
  - modifier les politiques d'immigration afin de rendre l'entrée plus facile;
  - modifier le programme des travailleurs étrangers;
  - améliorer le taux de participation à la population active des populations autochtones;
  - élargir la formation de niveau postsecondaire;
  - améliorer le taux de participation à la population active des travailleurs âgés, y compris pour les postes à temps partiel.
- La prospérité de l'Alberta dépendra de sa capacité de relever les défis technologiques.

## **Séance sur les technologies de l'avenir**

### **Nelson Ludlow, *Mobilisa***

- Des solutions de haute technologie devraient être employées pour faciliter le passage de la frontière canado-américaine.
- Un permis de conduire technologique permettrait :
  - d'améliorer la sécurité;
  - de favoriser le tourisme et le commerce;

- de faciliter l'identification de synergies entre la loi REAL ID et l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO).
- La carte PASS coût trop cher pour qu'une famille de quatre personnes de Détroit en fasse l'acquisition afin d'aller dîner à Windsor.
- Un permis de conduire amélioré devrait être un document accepté aux fins de l'IVHO; pour y arriver, il faudrait prendre quelques mesures :
  - il faut que les dossiers électroniques des conducteurs soient accessibles de façon électronique;
  - il doit être possible de confirmer la teneur des permis de conduire électroniques sur la base de données;

Les actes de naissance et de citoyenneté du titulaire doivent être liés aux dossiers des permis de conduire et aux bases de données.

- La technologie de contrôle de l'identité existe déjà et permet de consulter plus de 140 bases de données.

#### **Jim Grant, CSC Consulting**

- L'identification par radiofréquence (IDRF) est un domaine technologique qui date de la Seconde guerre mondiale.
- Il existe deux catégories d'IDRF : active et passive.
- L'IDRF présente des avantages sur la technique des codes à barres :
  - pas de problèmes liés à la « ligne de visée »;
  - des centaines d'étiquettes peuvent être lues automatiquement et rapidement;
  - il est possible de classer les données en série et donc de les emmagasiner;
  - c'est une technologie plus robuste dans des conditions difficiles ou malpropres.
- Des étiquettes d'IDRF sont disponibles à différents prix;
- L'IDRF n'est utile que si elle respecte ces trois conditions :
  - l'attention à la physique;
  - une architecture évolutive;
  - l'amélioration des procédés commerciaux.

- La technologie de l'IDRF est déjà utilisée par des organismes comme le département de la Défense des États-Unis et de grands détaillants.
- Enjeux et difficultés à prévoir :
  - physique;
  - normes;
  - gestion des données;
  - protection des renseignements personnels des clients et confidentiels des entreprises.

### **Curtis Pederson, Université de l'État de l'Oregon**

- Des logiciels libres sont produits par bon nombre des meilleurs créateurs de logiciels.
- La plupart des logiciels libres sont au moins aussi puissants, du point de vue technique, que leurs équivalents commerciaux.
- Les logiciels libres sont bons pour les économies émergentes, les sociétés qui démarrent et les organismes sans but lucratif.
- Il faudrait augmenter le nombre de cours sur les logiciels libres à l'école secondaire et en enseignement supérieur.
- Il faudrait renforcer la capacité de soutenir l'incubation et la commercialisation de l'innovation libre.

### **Sénateur Fred Dyson, Gouvernement de l'État de l'Alaska**

- La technologie nous a sorti de bien des mauvais pas.
- Il suffit de penser à ces applications de la technologie :
  - systèmes de positionnement mondial (GPS) pour le transport et la recherche et le sauvetage;
  - la possibilité qu'ont les agents de police de consulter des bases de données depuis leur voiture avant d'intervenir;
  - la télémédecine.

### **Remarques faites au cours du goûter**

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

- Le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis vise à trouver les points de convergence dans les politiques nationales des deux pays, à instaurer un

dialogue sur les points de divergence, à favoriser les échanges d'information et à promouvoir une meilleure compréhension entre les parlementaires canadiens et américains sur des questions d'intérêt commun; les rapports sont ce qui fait bouger les choses.

- La section canadienne du Groupe, créé en 1959, compte environ 250 membres.
- Lors de la réunion annuelle, les délégués discutent d'une foule de sujets examinés par trois comités :
  - Questions commerciales et économiques;
  - Questions internationales;
  - Questions transfrontalières.
- Les progrès sont réalisés non pas grâce à la meilleure idée mais bien grâce au consensus établi autour d'une idée.
- La section canadienne du Groupe s'emploie à établir des rapports au moyen :
  - De « blitz » à Washington, où sont déployés des efforts visant à « localiser » des enjeux comme le bois d'oeuvre, l'encéphalopathie spongiforme bovine et l'énergie;
  - d'une réunion annuelle;
  - de sa participation à des conférences tenues dans toutes les régions des États-Unis avec des législateurs fédéraux et d'État et des gouverneurs et des représentants de l'entreprise privée, car de telles conférences préparent le terrain que fouleront les législateurs.
- Après les attaques terroristes à Londres, en juillet 2006, le Canada et les États-Unis ont adopté pratiquement les mêmes exigences de sécurité presque au même moment.
- Étant donné que nos pays combattent le même ennemi, il est malavisé de rendre notre frontière encore plus imperméable; en fait, la frontière devrait être éliminée et nous devrions nous concentrer sur la sécurité du périmètre.
- Il est vrai que de bonnes clôtures font de bons voisins, mais de bonnes clôtures ne font pas nécessairement de bons amis; nos pays ont besoin d'une frontière comme celles qui existent en Europe, même entre des pays qui étaient ennemis pendant la Seconde guerre mondiale.
- Il arrive de temps à autre qu'une mesure prise par les États-Unis envoie un message inquiétant au Canada au sujet des relations bilatérales; en voici quelques exemples :

- imposition de droits d'inspection de la santé des animaux et des plantes par le département de l'Agriculture;
  - déploiement de chasseurs Black Hawk, de chasseurs intercepteurs, d'avions de surveillance, etc. le long de notre frontière commune;
  - érection d'une clôture virtuelle le long d'une frontière commune encore plus impénétrable.
- Les États-Unis ont tort de croire que les lois canadiennes sur l'immigration sont laxistes; on compte quelque 300 000 étrangers illégaux au Canada mais on en dénombre environ 12 000 000 aux États- Unis.
  - Le Canada et les États-Unis sont comme deux frères qui se disputent le dernier morceau de gâteau; peu importe qui l'emporte, ils restent dans la même famille.
  - Le modèle de coopération offert par le Sommet de la Région du Nord-Ouest du Pacifique devrait être repris le long de la frontière.

### **Initiative régionale de planification du tourisme – séance de planification active – initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO)**

#### **Anthony Welcher, Département d'État des États-Unis**

- Le Canada et les États-Unis ont connu le luxe de vivre sur un continent où nous avons eu une frontière ouverte pendant des siècles; malheureusement, ce luxe ne nous est plus permis.
- L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) émane du Congrès.
- Il est espéré que les exigences de l'IVHO concernant les voyages par terre et par mer seront appliquées bien avant le 1<sup>er</sup> juin 2009.
- Les permis de conduire et les actes de naissance ne sont pas des documents sécuritaires; l'IVHO offrira des avantages en matière de sécurité.
- Aux États-Unis, l'utilisation du passeport est en hausse.
- La carte PASS, qui comportera une puce d'identification par radiofréquence (IDRF) sera plus petite et moins chère qu'un passeport traditionnel.
- Pour les touristes « impulsifs », on envisage la possibilité de délivrer un laissez-passer d'une journée qui pourrait être utilisé un certain nombre de jours pendant l'année; il importe de ne pas empêcher les voyages spontanés.
- Un objectif de l'IVHO est d'accélérer les mouvements à notre frontière commune.

### **Honorable John Van Dongen, ministre d'État aux Affaires intergouvernementales de la Colombie-Britannique**

- Les relations bilatérales sont importantes pour les deux pays, qui ont besoin de travailler fort, ensemble, à des affaires comme l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO).
- Les Canadiens comprennent le point de vue des États-Unis au sujet de l'importance de la sécurité et ils souhaitent collaborer avec leur voisin pour améliorer la sécurité.
- Nos pays doivent mettre en place un système de pré-autorisation pour les travailleurs et les biens à faible risque ainsi que des documents sécuritaires facilement accessibles, à prix modique.
- En ce qui concerne des initiatives comme l'IVHO, il est nécessaire de mettre à l'épreuve des processus et des systèmes dans le cadre de projets pilotes.

### **Liz Luce, Service des permis, État de Washington**

- L'État de Washington et la province de la Colombie-Britannique ont élaboré une proposition commune fondée sur la technologie – un code à barres codé intégré à des permis de conduire améliorés.
- L'information sur le titulaire du permis est validée lorsqu'il obtient son permis puis encore à chaque fois qu'il traversera la frontière.
- Cette proposition commune fournira l'occasion de déterminer si la lecture en temps réel et la technologie sans fil fonctionnent comme nous le pensons.

### **Michael Virr, Consulat général du Canada**

- En tant qu'amis, voisins et partenaires commerciaux, le Canada et les États-Unis ont connu des difficultés et ont trouvé des solutions.
- Nos pays doivent trouver le juste milieu entre sécurité et prospérité économique.
- Étant donné que la carte PASS utilisera la technologie de l'identification par radiofréquence (IDRF), il importe de prendre le temps d'installer et de tester l'équipement correctement et d'établir des procédures appropriées et d'en assurer la mise en oeuvre.
- Il faudrait considérer que des documents de voyage comme la carte NEXUS répondent aux exigences de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO).
- Éléments importants pour la sécurité de l'Amérique du Nord :
  - le renseignement et le partage du renseignement;

- des politiques et des procédures d'immigration qui permettent de tenir les menaces hors des pays;
- la sauvegarde d'un flux légitime de personnes et de biens.

### **Remarques faites au cours du petit-déjeuner**

#### **James Moore, député, secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et au ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler**

- Depuis deux décennies, le Colombie-Britannique parle de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique comme d'une occasion d'établir des liens avec l'Asie; or, l'initiative de la porte d'entrée n'est pas limitée à la seule province de la Colombie-Britannique; elle concerne l'ensemble de l'Ouest et elle profitera à l'ensemble du Canada.
- Il faudra faire beaucoup de progrès, dans le cadre de l'initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique, pour que la Colombie-Britannique et le Canada deviennent concurrentiels; il s'agit d'un effort de collaboration qui interpelle tous les ordres de gouvernement et l'entreprise privée; les gouvernements établiront le cadre grâce auquel l'entreprise privée pourra engager ses capitaux.
- Nous comprenons bien l'importance d'un fort rapport commercial avec l'Asie, mais le fait est que le Canada tire de l'arrière sur ses concurrents, pour ce qui est du commerce avec la Chine.
- La compétitivité du Canada en tant que nation commerciale et la réussite de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique sont intimement liées : des rapports commerciaux forts avec l'Asie, fruit d'accords de libre-échange, de lois sur la protection des investissements et d'initiatives touchant les domaines du tourisme et des voyages – se traduisent par une augmentation de l'activité commerciale pour la porte d'entrée.
- L'économie mondiale étant construite sur des chaînes d'approvisionnement, la réussite dépend de la disponibilité d'une chaîne d'approvisionnement rapide, efficiente et fiable.
- La réussite de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique dépend de la rapidité, de l'efficience et de la fiabilité.
- La Colombie-Britannique possède un avantage naturel en matière de rapidité, sur ses concurrents américains et mexicains, étant donné que les ports de cette province sont situés à une distance relativement moindre des grands ports commerciaux d'Asie; en effet, pour rallier Shanghai de Vancouver, il faut près de deux jours de moins qu'au départ de Los Angeles, pour le porte-conteneurs le plus rapide; de Prince Rupert, port qui offre la plus grande profondeur en Amérique du Nord et qui offre des possibilités d'expansion portuaire et du

corridor de transport, il faut compter trois jours de moins que depuis Los Angeles.

- L'efficience du marché mondial est assurée par le réseau canadien intégré de ports, d'aéroports, de routes, de voies ferrées et d'autres liaisons, qui partent de Colombie-Britannique puis traversent l'Ouest avant de plonger en plein coeur de l'Amérique du Nord.
- Et pourtant, les ports de la Colombie-Britannique n'obtiennent que 9 % du trafic trans-Pacifique passant par les ports de la côte ouest; Seattle et l'Oregon ont une part de 19 %, 10 % reviennent à Oakland et Los Angeles et Long Beach revendiquent 62 % de tout le tonnage.
- Il faut attirer une part accrue du trafic conteneurs destiné aux États-Unis; pour que la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique donne des résultats, il importe d'accroître le trafic conteneurs qui entre en Colombie-Britannique et la quantité de biens destinés aux États-Unis mais qui entrent par la Colombie-Britannique.
- Il faut élaborer une stratégie cohérente permettant de réaliser le potentiel de la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique et notamment prendre ces mesures importantes :
  - Investir dans l'initiative de la porte d'entrée et du corridor de l'Asie-Pacifique, l'infrastructure, la sécurité et les possibilités de l'entreprise privée qui s'y rattachent;
  - Mesures touchant à la gestion et à la réglementation du transport;
  - Mesures incitatives destinées à encourager l'investissement privé en transport;
  - Mesures destinées à attirer la main-d'oeuvre qualifiée requise pour l'exploitation des systèmes de transport;
  - Des initiatives touchant à la sécurité, tenant compte de la nécessité de se prémunir contre les risques sans toutefois perturber le commerce et les investissements.
- Avec de telles mesures, le trafic conteneurs dans les grands ports commerciaux de la Colombie-Britannique devrait passer à 7 millions d'unités par année d'ici à 2020, ce qui fera passer de 9 % à 14 % le volume canadien de conteneurs sur la côte ouest.

## **Séance sur la durabilité**

### **Honorable Barry Penner, ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique**

- Il faut rechercher l'équilibre entre les considérations environnementales, sociales et économiques.

- Il faut user de pratiques durables au moment où le Canada s'apprête à accueillir le monde, en 2010.
- Par souci de durabilité, de leadership environnemental et d'excellence en conception énergétique, l'accent a été mis sur les immeubles écologiques, les sources d'énergie propre, les transports écologiques, la production nulle de déchets et le choix minutieux des lieux d'aménagement.

### **Linda Coady, Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver (COVAN)**

- Les Jeux olympiques de 2010 auront des retombées sociales, économiques et environnementales à condition d'être planifiés, gérés et réalisés d'une manière qui réduit au minimum les impacts néfastes et maximise les possibilités à l'échelle locale et planétaire.
- On peut valoriser encore davantage les Jeux olympiques de 2010 en appliquant les principes de la durabilité et il est certain que les Jeux mettront en évidence l'importance de la durabilité.
- La notion de durabilité doit être intégrée à la pensée, à la planification et à l'exploitation des organisations ainsi qu'à la manière dont on évalue leur réussite.
- Il faudra mettre à profit les avancées que nous réaliserons, en matière de durabilité, grâce aux Jeux olympiques, afin d'élargir leur incidence et leurs bienfaits et de montrer comment des pratiques et des comportements durables peuvent rapporter.
- Les Jeux olympiques doivent profiter à l'ensemble des groupes et des collectivités, y compris aux groupes désavantagés du point de vue social et économique, qui n'en profiteraient pas autrement.
- Il faut utiliser le sport pour promouvoir un mode de vie durable.
- Chaque petit pas compte sur la route qui mène à la durabilité.

### **Frank Came, GLOBE Foundation of Canada**

- La responsabilité de l'entreprise est une considération importante.
- Il faut mettre en évidence le rôle pionnier du Nord-ouest du Pacifique en matière de technologie durable et de meilleures pratiques.
- Il existe bien une vision mais il est nécessaire d'élaborer un plan complet; il faut regarder plus loin que le prochain sommet et embrasser les deux ou trois sommets suivants.
- Les entreprises devraient se soucier autant des considérations sociales et environnementales que de leurs bénéfices.

## Séance sur la porte du pacifique

### Allan Bleiken, consul honoraire des Pays-Bas

- Les pays souhaitent :
  - diversifier et renforcer leurs économies;
  - créer et protéger des industries de grande valeur, des emplois et des revenus fiscaux;
  - améliorer leur compétitivité internationale;
  - élargir leurs possibilités d'exportation.
- Divers facteurs économiques mondiaux pèsent sur les systèmes de transport nationaux, notamment :
  - la transformation des économies mondiales par l'émergence de marchés comme l'Asie;
  - le fait que les pays deviennent plus dépendants du commerce;
  - le fait que les activités manufacturières sont sous-traitées;
  - l'obligation faite aux industries d'exportation de devenir plus concurrentielles.
- Le Canada est le pays du G-8 qui dépend le plus du commerce et d'ailleurs le commerce est essentiel à sa prospérité nationale; or, le commerce dépend du transport.
- Les exportations sont la clé de la réussite économique du Canada et elles sont essentielles à l'économie de l'Ouest canadien.
- Pour que le Canada soit concurrentiel, il faut que les transports :
  - fassent l'objet d'une planification stratégique et ne soient pas à la remorque de la demande;
  - offrent des services de transports multimodaux intégrés;
  - emploient des systèmes de gestion de chaîne d'approvisionnement fondés sur les plus récents modèles;
  - s'appuient sur des politiques et des règlements rationalisés;
  - bénéficient du partage international des connaissances et des meilleures pratiques.

- On considère que le Canada ne dispose pas de services et d'une infrastructure de transport adéquats et actuels; les premiers ministres provinciaux se sont dit préoccupés par la perte de compétitivité découlant du vieillissement des réseaux routiers et de la congestion dans les aéroports et les ports de mer et aux postes frontaliers; des avantages commerciaux peuvent être mis en danger par la congestion; la capacité de transport existante est utilisée au maximum et des retards et des interruptions graves ont déjà été constatés.
- Les premiers ministres des provinces de l'Ouest estiment qu'une importante mise à niveau des infrastructures de transport et de commerce doit figurer au sommet des priorités économiques.
- Le Canada se doit :
  - d'accroître considérablement sa capacité de transport;
  - de choisir les solutions de transport les plus économiques;
  - d'améliorer la fiabilité de ses transports;
  - d'éliminer la congestion;
  - d'aborder le développement du transport selon une démarche intégrée;
  - d'actualiser ses politiques et règlements en matière de transport;
  - de servir le bien commun de l'industrie de l'exportation.
- La mise au point de systèmes de transport concurrentiels est devenue prohibitive pour certains pays, vu ses coûts et le temps requis, de sorte que bien des pays mettent en commun expertise et ressources pour se partager le fardeau; il conviendrait d'envisager l'établissement de rapports entre le Canada et les Pays-Bas en matière de partage de connaissances et de ressources en transport, pour le bien des deux pays.
- Introduits en 1965, les conteneurs « équivalents 20 pieds » (EVP) représentent aujourd'hui plus de 90 % du commerce mondial et de gigantesques ports et porte-conteneurs sont en constructions partout dans le monde; les porte-conteneurs sont passés de 1 500 EVP à plus de 10 000 EVP.
- Le réseau de transport néerlandais est la porte d'entrée de l'Europe, avec plus de 50 % du commerce mondial avec l'Europe; il possède 50 % des centres de distribution européens et peut rejoindre plus de 240 millions de clients en l'espace de 48 heures.
- Les dispositifs de transport des Pays-Bas ont permis :
  - le développement de l'industrie néerlandaise de la distribution;

- le développement d'industries manufacturières à valeur ajoutée;
  - le déplacement d'installations de recherche et développement aux Pays-Bas;
  - l'implantation de sièges sociaux aux Pays-Bas.
- Rotterdam est le plus grand port de mer et le premier terminal à conteneurs européen; il évolue continuellement pour répondre aux besoins internationaux reconnus par des programmes de planification à long terme.
  - Les retombées du transport sur l'économie nationale témoignent de son importance; les services de transport sont essentiels pour le commerce international et la prospérité économique; les systèmes de transport doivent procéder d'une démarche stratégique axée sur les intérêts de toutes les parties, partant du principe que ces systèmes doivent être concurrentiels, économiques et fiables, à l'échelle internationale.
  - Aux Pays-Bas, le développement du transport incombe au Conseil de distribution internationale de Hollande, organisme privé sans but lucratif fondé par l'industrie hollandaise du transport et de la distribution avec l'appui inconditionnel du gouvernement.
  - Le Conseil de distribution internationale de Hollande prend en compte les avis de l'industrie et du gouvernement pour assurer le développement optimal de l'industrie du transport; il fournit des conseils sur la manière d'élaborer et de maintenir aux Pays-Bas un réseau de transport concurrentiel à l'échelle mondiale.
  - Le Conseil de distribution internationale de Hollande reconnaît que :
    - les coûts du transport doivent être ajoutés aux coûts des produits d'exportation et à la compétitivité d'un pays;
    - pour être concurrentiel sur la scène internationale, le transport doit être fiable et disponible en tout temps;
    - le transport est essentiel au développement et à la conservation d'industries à valeur ajoutée et à la diversité économique;
    - le développement du transport doit procéder d'une planification stratégique et ne pas être fonction de la demande;
    - les systèmes de transport doivent égaler voire surpasser la concurrence internationale;
    - le développement du transport doit être fondé sur le bien collectif plutôt que sur les priorités de sociétés privées.

### **Capitaine Gordon Houston, *Vancouver Port Authority***

- Les navires de croisière et le trafic conteneurs sont importants pour le port de Vancouver et pour l'économie de la Colombie-Britannique.
- En tant que porte d'entrée, le port de Vancouver doit être considéré comme un point intéressant par les expéditeurs et les réceptionneurs; la fiabilité et la régularité du service sont des qualités essentielles.
- En vertu de la loi, le port de Vancouver doit être rentable et ne pas nécessiter de subvention.
- Élément de la porte d'entrée, le port doit être relié à de bons réseaux ferroviaire et routier; en fait, il faut disposer d'une chaîne de transport complète, chaque maillon dépendant du suivant.
- L'MHO pèsera lourdement sur les mouvements de personnes à la frontière et notamment les passagers de navires de croisière.
- On réalisera sur la ligne frontalière entre l'État de Washington et la Colombie-Britannique une expérience fondée sur des permis de conduire employés comme pièces d'identité.
- Le transport marchandises devrait s'appuyer davantage sur la technologie et notamment des dispositifs de pesage en mouvement et d'identification par radiofréquence (IDRF).
- Le Canada est un chef de file en matière de sécurité portuaire.
- On ne peut exploiter une entreprise portuaire sans tenir compte des collectivités avoisinantes; les ports peuvent fonctionner parce que les collectivités locales les y autorisent.

### **Mark Knudsen, Port de Seattle**

- Les ports de Seattle et de Tacoma, dans Puget Sound, se font concurrence à certains égards et collaborent ensemble sur d'autres plans.
- Le port de Seattle est le troisième point de chargement des États-Unis; les marchandises qui transitent par le port de Seattle pourraient fort bien être expédiées d'un autre port.
- Un port n'est rien sans la collectivité, sans infrastructure ferroviaire, routière ou autre; de nombreux éléments doivent se conjuguer pour soutenir la croissance d'un port et, pour accompagner cette croissance, des investissements doivent être faits dans de nombreux secteurs; le port de Seattle est en plein coeur de la ville et est entouré de quartiers résidentiels.
- Le port de Seattle appuie le commerce international, dont il est par ailleurs dépendant.

## **Larry Ehl, département du Transport, État de Washington**

- Le gouvernement fédéral des États-Unis assume diverses responsabilités en matière de financement et de politique relativement au transport :
  - fixer les taxes et les droits fédéraux du transport;
  - créer les programmes de financement;
  - déterminer la répartition des fonds fédéraux entre les États et les organismes locaux;
  - fixer les niveaux de financement des modes et des programmes de transport;
  - édicter les règles d'utilisation des deniers fédéraux;
  - faire les règlements sur la sécurité et l'environnement qui guident la conception, la construction et l'exploitation des installations de transport d'État et locales au moyen des fonds fédéraux.
  
- Les fonds fédéraux proviennent :
  - des taxes sur l'essence et le gasoil;
  - des droits sur les pneus;
  - des taxes sur les ventes de camions et remorques;
  - des taxes d'utilisation annuelle des véhicules lourds.
  
- Entités qui reçoivent des fonds fédéraux au titre du transport :
  - États;
  - villes;
  - comtés;
  - administrations des transports;
  - aéroports;
  - traversiers;
  - ports;
  - universités;
  - groupes régionaux;
  - coalitions.

- Les entités qui reçoivent des fonds fédéraux au titre du transport s'en servent pour :
  - la construction;
  - la recherche;
  - les autobus;
  - la construction et l'exploitation des pistes et des tours;
  - l'amélioration de la sécurité;
  - les trottoirs;
  - les stationnements;
  - la planification et la conception;
  - les passages à niveau et les installations connexes;
  - les gares et arrêts d'autobus;
  - les pistes;
  - les traversiers et les terminaux;
  - le réaménagement historique;
  - les musées;
  - les centres d'accueil et d'information des visiteurs.
  
- Le financement fédéral du transport – permis en vertu de la SAFETEA-LU, une loi habilitante – s'ajoute aux fonds des États, qu'il complète.
  
- La SAFETEA-LU est une loi sur les transports de surface d'une durée de six ans qui vise les routes, la sécurité, les traversiers, les transports publics, les incidences environnementales des projets de transport et la recherche; elle garantit des fonds de 286,4 G\$ de financement (à raison de 75 % pour les routes et la sécurité, 18,5 % pour le transport en commun et environ 6 % pour la sécurité et d'autres programmes) et elle prendra fin le 30 septembre 2009.
  
- Les programmes des portes comportent le programme des corridors et le programme de la frontière; les projets des portes peuvent également être financés au moyen d'une loi annuelle d'affectation de crédits, de lois périodiques d'autorisation et d'affectations supplémentaires d'urgence.
  
- La *National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission* a été créée par la SAFETEA-LU; elle est chargée d'examiner l'état et les besoins

futurs du réseau de transport de surface des États-Unis et d'étudier les possibilités à court et à long terme pour le remplacement de la taxe sur le carburant comme principale source de revenu du *Highway Trust Fund* au cours des 30 prochaines années ou pour l'appuyer; la Commission est censée produire un rapport en décembre 2007, en attendant l'autorisation législative de repousser le délai après juillet 2007.

- Le financement fédéral du transport et la politique connexe doivent composer avec des enjeux actuels et émergents :
  - mauvaise perception publique des affectations de fonds;
  - raréfaction des possibilités d'affectations;
  - conception imprécise du rôle du gouvernement fédéral;
  - besoins financiers concurrents;
  - investissements dans certains domaines qui ne sont pas conformes aux besoins;
  - recettes en baisse du secteur des transports.
- Voici des enjeux qui seront particulièrement pressants pour le Nord-Ouest du Pacifique, eu égard à la prochaine SAFETEA-LU :
  - renouvellement du programme de la frontière;
  - investissement dans des projets nationaux de transport de marchandises;
  - Amtrak;
  - niveaux de financement;
  - péages et partenariats publics-privés;
  - renouvellement des corridors et projets d'ampleur nationale;
  - programmes prévoyant l'atténuation des répercussions des projets de transport;
  - sécurité des routes rurales et liaison des collectivités rurales.

**James Moore, député, Secrétaire parlementaire du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et du ministre de la porte d'entrée du Pacifique et des Olympiques de Vancouver-Whistler**

- Il y a cent ans, la Colombie-Britannique comptait sur les forêts, les mines, l'agriculture et la pêche; aujourd'hui, elle s'appuie sur les forêts, les mines, l'agriculture, la pêche et le tourisme.

- Le Canada et les États-Unis ne financent pas le transport de la même manière.
- Le commerce ouvert n'est pas une question politique.
- Le commerce ouvert est une question de possibilités – l'image globale plutôt que l'image réduite à des conteneurs.
- Il importe que le Canada et les États-Unis réfléchissent à la sécurité aérienne, frontalière et marine et pensent à l'environnement et aux utilisations des terres qui sont possibles.

### **Remarques faites au cours du goûter**

#### **Ken Peacock, Business Council of British Columbia**

- Le taux de croissance de l'emploi dans la région économique du Nord-Ouest du Pacifique dépasse les taux nationaux des États-Unis et du Canada; la région éprouve des pénuries de main-d'oeuvre qualifiée mais jouit d'un taux de chômage relativement faible.
- Les pays de l'Asie-Pacifique comptent de plus en plus pour les économies de la région économique du Nord-Ouest du Pacifique; la Chine est particulièrement importante, vu son taux de croissance.
- Dans peu de temps, la Chine ravira au Canada le titre de premier fournisseur de marchandises des États-Unis; elle le détient déjà si l'on ne tient pas compte du commerce de l'énergie; la Chine est un producteur concurrentiel de produits de grande valeur.
- La Chine est également importante pour la Colombie-Britannique; la Chine compte pour 21 % de toutes les marchandises importées qui arrivent en Colombie-Britannique; une proportion croissante d'exportations de matières premières de l'Ouest canadien est destinée à l'Asie; la Chine est la première source d'immigrants en Colombie-Britannique et la Chine a une influence sur les cours mondiaux du charbon, du cuivre, du zinc, de l'aluminium, de l'or et de la pâte à papier.
- Les provinces de la Colombie-Britannique et de l'Alberta dépassent la moyenne canadienne pour la plupart des indicateurs économiques et aussi au titre des immobilisations et de la formation, des dépenses de consommation et de la construction non résidentielle.

### **Séance des représentants des législatures pour les questions énergétiques et des ministres provinciaux de l'énergie**

#### **Sénateur Tom Wagoner, Législature de l'État de l'Alaska**

- Le gouverneur sortant de l'Alaska fait l'objet d'une injonction visant à l'empêcher de signer une entente sans autorisation législative; de son côté, le gouverneur entrant a déclaré que toutes les propositions de gazoduc sont sur la table.

- Une société nipponne examine un prototype de centrale nucléaire qui pourrait convenir à de petites localités.
- L'éolien et l'éthanol sont d'importantes sources d'énergie.

#### **Représentant George Eskridge, Législature de l'État de l'Idaho**

- On élabore un nouveau plan énergétique pour l'État de l'Idaho; l'accent est mis sur la conservation de l'énergie et l'efficacité; viennent ensuite les énergies renouvelables puis les ressources énergétiques traditionnelles.
- Le charbon revient dans le nouveau plan énergétique de l'État, même si son utilisation suscite la controverse.
- Sauf dans les cas qui concernent le milieu aquatique ou atmosphérique, le choix de l'emplacement revient à l'administration locale; toutefois, il sera créé un organe consultatif chargé d'aider les autorités locales, si elles en font la demande.
- La Public Utility Commission sera vraisemblablement chargée du transport et habilitée à conclure des associations inter-états.
- On fournira des incitatifs aux producteurs et aux utilisateurs de détail de l'éthanol et du biodiesel plutôt que de rendre l'utilisation de ces combustibles obligatoire.

#### **Représentant Jeff Morris, Législature de l'État de Washington**

- Trop de bureaux de l'énergie ont leur mot à dire dans la politique énergétique.
- L'État de Washington examine une proposition d'association avec les États du Nord-Ouest;
- Dans l'État de Washington, la distribution de biocarburants cause des problèmes.
- On réexamine la possibilité d'imposer un droit spécial, comme dans l'État de l'Oregon.
- Le choix du matériel dans le cadre d'un projet de lutte contre les raz-de-marée pourrait être influencé par la présence de cétacés.

#### **Mel Knight, député de l'Assemblée législative de l'Alberta**

- On déplore des problèmes de transport en Alberta et le réseau provincial du nord-ouest est limité; on constate également un problème de réseau dans le sud-est de la province et le corridor Edmonton-Calgary est la cause de problèmes sérieux.
- La mise en valeur des sables bitumineux se poursuit.
- Un projet de portail concernant le bitume a été momentanément mis de côté.

**Représentant Paul Holvey, Législature de l'État de l'Oregon**

- Le gouverneur de l'Oregon souhaite augmenter l'emploi d'énergie renouvelable et implanter les énergies renouvelables dans les régions qui ont besoin d'énergie.
- La biomasse ligneuse est employée pour la fabrication de biocarburant.

**Honorable Jim Kenyon, ministre du Développement économique du territoire du Yukon**

- Le territoire du Yukon abrite d'importantes réserves de pétrole et de gaz mais il ne sert à rien de le chercher avant de savoir comment nous allons le transporter hors du Yukon; le territoire du Yukon attend de voir ce qui se passera avec le pipeline de l'Alaska.
- Le territoire du Yukon possède deux éoliennes mises en place pour évaluer le potentiel de cette source d'électricité.
- Au Yukon, il est difficile de faire accepter le nucléaire au consommateur, de même que, malgré ses importantes réserves de charbon, il serait difficile de promouvoir des centrales au charbon.
- Le Yukon n'as de lien avec le réseau national mais il possède sur son territoire deux réseaux qu'il a l'intention de relier.

**Honorable Barry Penner, ministre de l'Environnement de la Colombie-Britannique**

- La Colombie-Britannique est déficitaire en électricité.
- En Colombie-Britannique, on se préoccupe du réchauffement climatique et de la contribution du dioxyde de carbone.
- Dans certains cas, de nouvelles technologies peuvent être passablement plus chères.

Respectueusement soumis,

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

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

## Dépenses de voyage

<b>ASSOCIATION</b>	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
<b>ACTIVITÉ</b>	«Pacific NorthWest Economic Region» (PNWER) Forum sur le leadership 2006
<b>DESTINATION</b>	Whistler (Colombie-Britannique)
<b>DATES</b>	Du 16 au 18 novembre 2006
<b>SÉNATEURS</b>	L'hon. Wilfred Moore, sénateur (Libéral)
<b>DÉPUTÉS</b>	M. Rob Merrifield, député, coprésident (Conservateur) M. Paul Crête, député (Bloc québécois)
<b>PERSONNEL</b>	Mme June Dewetering, conseillère M. Daniel Charbonneau, secrétaire exécutif
<b>TRANSPORT</b>	<b>2 827.42 \$</b>
<b>HÉBERGEMENT</b>	<b>2 340.80 \$</b>
<b>HOSPITALITÉ</b>	<b>969.38 \$</b>
<b>INDEMNITÉS JOURNALIÈRES</b>	<b>1 074.30 \$</b>
<b>CADEAUX OFFICIELS</b>	<b>Ø \$</b>
<b>DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION</b>	<b>992.90 \$</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8 204.80 \$</b>