

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 50<sup>e</sup> Réunion annuelle et  
forum politique régionale du 'Council of State Governments -  
Eastern Regional Conference'**

**Groupe interparlementaire Canada-États-Unis**

**Portland, Maine, États-Unis d'Amérique  
Du 15 au 18 août 2010**

# Rapport

## **MEMBRES DE LA DÉLÉGATION ET PERSONNEL**

Du 15 au 18 août 2010, l'honorable sénateur Dennis Dawson a dirigé une délégation de membres de la Section canadienne du Groupe interparlementaire (GIP) Canada-États-Unis à la 50<sup>e</sup> Réunion annuelle et au forum régional sur les politiques de la Conférence régionale de l'Est (CRE) à Portland, dans le Maine. Les autres membres de la délégation étaient l'honorable sénateur Robert Runciman, M. Christian Ouellet, député, et M. Phil McColeman, député.

## **LA MANIFESTATION**

La CRE, qui se réunit tous les ans, est une association régionale de législateurs des États et des provinces de 19 gouvernements membres des États-Unis et du Canada (prière de se reporter à l'annexe A). En facilitant la coopération entre ses gouvernements membres, la CRE fait la promotion de solutions multi-États ou de dimension régionale aux problèmes et aux défis qui se posent aux législateurs des États et des provinces.

## **OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION POUR LA MANIFESTATION**

Le Canada et les 11 États de la CRE entretiennent des relations mutuellement bénéfiques. Selon des chiffres récents, près de 1,5 million d'emplois dans les États de la CRE sont tributaires du commerce canado-américain, dont la valeur a récemment été établie à 121,7 milliards de dollars dans la région : la valeur des exportations des 11 États vers le Canada s'est élevée à 37,2 milliards de dollars, tandis que leurs importations en provenance du Canada ont atteint une valeur dépassant les 84 milliards de dollars. En outre, des données récentes donnent à penser que les Canadiens ont fait plus de 7,3 millions de séjours dans les États de la CRE au cours d'une période de 12 mois et y ont dépensé près de 2,1 milliards de dollars, tandis que les résidents des États de la CRE ont fait environ 4,1 millions de séjours au Canada, y dépensant plus de 1,7 milliard de dollars.

Le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis a pour objectif de trouver des points de convergence dans les politiques nationales respectives, d'amorcer un dialogue sur les éléments de divergence, d'encourager l'échange d'informations et de promouvoir une meilleure compréhension entre législateurs sur des questions d'intérêt commun. Les membres de la Section canadienne du GIP rencontrent régulièrement leurs homologues fédéraux et, ces dernières années, ils ont assisté à des réunions de gouverneurs et de législateurs des États. À ces manifestations, les délégués canadiens saisissent l'occasion de tenir des conversations qui contribueront à l'atteinte par le Groupe de ses objectifs, et de faire connaître la nature et la portée de ces relations bilatérales.

Les délégués canadiens ont estimé que la réunion annuelle de 2010 de la CRE avaient constitué une occasion précieuse de discuter des nombreuses possibilités qui s'offrent au Canada et aux États de l'Est des États-Unis de collaborer en vue de l'amélioration de la situation économique de la région. La délégation canadienne a été particulièrement heureuse de discuter du potentiel d'expansion des couloirs de

transport de l'Est afin de rehausser la vitalité économique et culturelle de la région. Animé du sentiment que les membres de la Section canadienne du Groupe ont pu réaliser leurs objectifs dans le cadre de cette manifestation, le GIP se propose d'assister à d'autres réunions annuelles à l'avenir dans la CRE pour poursuivre son action de promotion des intérêts canadiens dans l'Est des États-Unis.

### **ACTIVITÉS PENDANT LA MANIFESTATION**

À l'occasion de la réunion annuelle de 2010, la CRE a traité un certain nombre de sujets, dont le commerce, l'énergie propre et les transports. La délégation canadienne s'est réjouie de pouvoir discuter d'un éventail de questions régionales d'importance nationale pour le Canada et les États-Unis. La délégation a, en particulier, bénéficié de discussions sur les nombreuses possibilités qui s'offrent au Canada et aux États de l'Est des États-Unis de collaborer en vue de l'amélioration des infrastructures de la région en matière de transport et d'énergie propre, ainsi que des liens commerciaux entre les États de l'Est des États-Unis et les provinces canadiennes. La délégation entrevoit avec intérêt de futures discussions avec des responsables américains au sujet de l'avenir économique prometteur de la région.

Ce rapport résume les discussions tenues en plénière et pendant certaines des délibérations parallèles qui se sont tenues à la réunion.

### **RELATIONS CANADO-AMÉRICAINES**

Les discussions canado-américaines ont mis en relief l'importance du commerce bilatéral pour les deux pays. Les participants ont insisté sur le fait que le Canada et les États-Unis entretiennent la plus importante relation commerciale au monde, et diverses personnes ont attiré l'attention sur le fait que les deux pays sont des « partenaires de production », que leurs économies sont profondément intégrées et que leurs relations commerciales recouvrent tous les grands secteurs d'activité. Selon M<sup>me</sup> Linda Menghetti, vice-présidente du *Emergency Committee for American Trade* [Comité d'urgence sur le commerce américain], en 2009, le Canada a absorbé approximativement 19,4 % des exportations américaines (plus que tout autre pays) et les États-Unis ont été le pays de destination d'environ 77,6 % des exportations canadiennes. Le pétrole et les produits énergétiques ont représenté quelque 30 % des importations américaines en provenance du Canada. De plus, il a été mentionné que le commerce et l'investissement transfrontaliers rehaussent la compétitivité internationale des entreprises des deux pays. En 2008, la valeur des investissements bilatéraux a atteint près de 450 milliards de dollars.

Diverses observations ont été formulées à propos des défis relatifs aux échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, dont les suivantes :

- les défis en matière de sécurité et « l'épaississement » de la frontière
- des sentiments protectionnistes des deux côtés de la frontière
- *l'American Recovery and Reinvestment Act [Loi américaine sur la reprise et le réinvestissement] de 2009*
- diverses difficultés politiques et bureaucratiques liées à l'harmonisation de la réglementation entre les divers gouvernements

- les dépenses entraînées par les modifications réglementaires.

La question de la sécurité préoccupait grandement un certain nombre de participants. M<sup>me</sup> Maryscott « Scotty » Greenwood, directrice générale du Conseil des affaires canado-américaines, société à responsabilité limitée, a souligné l'intérêt de la population américaine pour un resserrement de la sécurité et des frontières plus étanches. Toutefois, elle a évoqué la nécessité de mesures « intelligentes » qui renforcent la sécurité sans perturber le commerce. De nombreux participants se sont dits d'accord avec l'idée qu'il serait possible de surmonter certains sentiments protectionnistes aux États-Unis contre le libre-échange bilatéral si on faisait mieux connaître les relations canado-américaines. Jacalyn Cilley, sénatrice du New Hampshire, a affirmé que le citoyen américain moyen ne comprend pas l'importance des relations économiques entre le Canada et les États-Unis, ce qui pourrait être une des raisons des sentiments protectionnistes aux États-Unis.

Les participants ont convenu du fait que l'action en faveur de la facilitation des échanges bilatéraux est une priorité pour le bien-être économique des deux pays. M. Leo Galvine, député à l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse, a fait remarquer qu'en Europe et en Asie, divers pays approfondissent leurs relations économiques, ce qui, à son tour, contribue à la montée en puissance de blocs économiques régionaux à travers le monde. M. Galvine a fait valoir que pour garantir le maintien de la compétitivité nord-américaine dans l'économie mondiale, le Canada et les États-Unis doivent également s'employer à intégrer davantage leurs relations économiques.

### « BUY AMERICA » [ACHETER AUX ÉTATS-UNIS]

*L'American Recovery and Reinvestment Act [Loi sur la relance et le réinvestissement aux États-Unis] de 2009* (« Buy America » ou la *Loi*) est un objet de préoccupation soulevé par un certain nombre de participants pendant les discussions sur le commerce canado-américain. Certains intervenants font valoir que cette loi d'achat aux États-Unis fait peser une menace de grande importance sur les relations économiques entre le Canada et les États-Unis. Par exemple, M. Donald Stephenson, sous-ministre adjoint aux politiques et négociations commerciales au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada, a affirmé que la *Loi* a déjà perturbé « l'équilibre et la psychologie » du marché nord-américain et a des incidences sur les relations entre entreprises canadiennes et américaines qu'on avait mis des années à développer.

M<sup>me</sup> Linda Menghetti, vice-présidente de *l'Emergency Committee for American Trade*, met en relief divers inconvénients, pour les États-Unis, liés à l'élargissement des dispositions de la *Loi* sur l'achat aux États-Unis, et notamment :

- les approvisionnements sont plus lents, plus compliqués et plus onéreux
- moins de projets et d'améliorations des infrastructures
- représailles internationales contre certaines entreprises américaines (p. ex., par l'adoption de politiques protectionnistes similaires ou allant plus loin encore, ou en refusant aux entreprises américaines l'accès à certains marchés étrangers).

Selon M<sup>me</sup> Menghetti, certaines estimations donnent à penser que l'acquisition de biens et de services de la part de l'ensemble du gouvernement représente généralement de 10 % à 15 % du produit intérieur brut (PIB) d'un pays. De plus, on estime que les marchés mondiaux des approvisionnements pourraient, en puissance, s'élever à « environ 12,8 billions de dollars pour la totalité des approvisionnements et 4,8 billions de dollars en approvisionnements contestables. » [traduction]

M<sup>me</sup> Scotty Greenwood, souligne la nécessité de meilleures communications entre le Canada et les États-Unis en ce qui concerne la *Loi* sur l'achat aux États-Unis. On fait remarquer que des communications plus approfondies dans des secteurs de divergence sont nécessaires pour garantir la poursuite de la vigueur des relations canado-américaines. M. Stephenson indique que le Canada est disposé à négocier avec les États-Unis des accords de plus grande portée sur les marchés publics.

## **ÉNERGIE PROPRE**

Les discussions sur l'énergie propre mettent en relief l'intérêt répandu dans l'Est des États-Unis pour la mise en place d'une infrastructure plus durable dans le secteur de l'énergie. De nombreux participants font observer que les États de la Nouvelle-Angleterre sont fortement résolus à assurer la mise en place d'une énergie plus propre dans la région. On indique qu'en 2002, la valeur des investissements dans l'énergie propre a atteint 4 milliards de dollars, et on prévoit des investissements de 5 milliards dans un proche avenir.

On s'entend généralement pour estimer que la mise au point d'un bouquet de technologies de l'énergie propre aurait de nombreuses retombées dans la région, notamment :

- protéger la région contre la montée des prix de l'énergie et des pénuries d'énergie à l'avenir
- équiper la région d'une infrastructure durable dans le domaine de l'énergie afin de répondre aux besoins d'une population en augmentation
- réduire les émissions de gaz à effet de serre de la région et faciliter une action contre les changements climatiques
- orienter l'économie de la région vers un modèle plus durable pour le XXI<sup>e</sup> siècle.

D'un autre côté, on s'entend pour considérer que l'élaboration d'une énergie propre se heurte toujours à divers défis, particulièrement liés aux économies d'échelle, étant donné que de nombreuses technologies pour de l'énergie propre ne peuvent pas encore rivaliser avec les technologies traditionnelles. De plus, diverses préoccupations d'ordre technologique ou liées aux infrastructures se posent, dont, par exemple, les défis associés au financement et à la mise en place des infrastructures de transmission nécessaires pour permettre l'intégration à grande échelle des nouvelles technologies d'énergie renouvelable.

De nombreux participants insistent aussi sur les avantages de l'efficacité énergétique comme éventuel « moteur de la croissance économique ». On note que l'investissement dans l'efficacité énergétique procure un large éventail de retombées environnementales et économiques, dont des économies d'énergie et une diminution

des dépenses. Les participants conviennent de ce que l'efficacité énergétique devrait être préconisée en même temps que la mise au point de nouvelles sources d'énergie propre, afin de tirer le meilleur parti possible des ressources et investissements d'aujourd'hui et de demain.

## **TRANSPORTS**

Pendant les discussions sur les transports, divers conférenciers et participants mettent en évidence les avantages de l'amélioration des couloirs de transport canado-américains dans la région de l'Est des États-Unis, particulièrement le couloir Montréal-Boston-New York. Un large accord se fait sur l'idée que l'équipement de la région de l'Est avec une infrastructure de transport plus perfectionnée, une infrastructure du XXI<sup>e</sup> siècle, revêt une importance cruciale pour rehausser la compétitivité économique et la vitalité culturelle de la région. En particulier, les délégués soulignent la nécessité de meilleurs réseaux autoroutiers, de trains « plus rapides » et de frontières plus accessibles. On signale que les couloirs de transit dans la région de l'Est de l'Amérique du Nord sont inférieurs à ceux d'autres régions, particulièrement en Europe, où les frontières sont ouvertes et où l'infrastructure des transports est de qualité supérieure.

Un accord général se dégage parmi les participants sur le fait que les avantages des investissements dans les infrastructures des transports sont vastes et de longue durée. On souligne notamment les avantages suivants :

- amélioration du commerce entre le Canada et les États-Unis en raison de la facilité du transport des biens par-delà la frontière
- dynamisation du tourisme bilatéral dans la région de l'Est de l'Amérique du Nord
- création de possibilités d'emploi à court et à long terme par suite de l'accroissement de l'activité économique et du tourisme dans la région
- renforcement de la présence des États de l'Est des États-Unis et des provinces canadiennes dans l'économie mondiale.

D'un autre côté, on fait également état de grands défis à des investissements à grande échelle dans des projets de transport transfrontaliers (à savoir, des trains à grande vitesse), y compris le coût élevé de la plupart des projets, la viabilité incertaine de l'obtention de sources de financement à long terme et des problèmes de sécurité transfrontalière. La plupart des participants sont d'accord pour estimer qu'un degré élevé de sécurité à la frontière, qui est importante à la fois pour le Canada et pour les États-Unis, peut être intégré dans les futurs plans de transport et n'a pas à entraver nécessairement le développement économique de la région. En guise d'exemple, on signale que les dispositifs américains de prédédouanement à la frontière pourraient être installés dans les gares canadiennes pour faciliter le passage de la frontière dans le cas des trains transfrontaliers à grande vitesse.

Quelques échanges ont lieu également sur la viabilité économique de l'amélioration de l'infrastructure de transport dans les couloirs de transit de la région de l'Est de l'Amérique du Nord. M. Joung H. Lee, directeur adjoint aux finances et à l'expansion des affaires à *l'American Association of State Highway and Transportation Officials*

[Association américaine des responsables des autoroutes des États et des transports], explique qu'aux États-Unis, la demande d'investissements dans les autoroutes provenant des voitures particulières est parallèle à la croissance démographique, s'établissant à environ 1 % par année, tandis que la demande de transport de marchandises par camion est parallèle à la croissance économique, se situant à approximativement 2 % à 3 % par année. Il estime que le coût de l'amélioration des autoroutes, dans l'hypothèse d'un taux de croissance de 1 % à 1,4 % des milles-véhicules parcourus (MVP) par année, se situe entre 132 milliards et 166 milliards de dollars. Si on prend en compte les autres infrastructures de transport, estime M. Lee, il faut un montant annuel de 225 à 240 milliards de dollars pour les autoroutes, les ponts, le transport en commun, le transport ferroviaire de marchandises et le transport interurbain de voyageurs.

On discute de mécanismes potentiels de financer de nouvelles infrastructures des transports, y compris des péages, des partenariats publics-privés et de la fiscalité (p. ex., une taxe sur le carburant). Toutefois, on fait remarquer que chaque mécanisme présente des avantages et des inconvénients qu'il faut évaluer au cas par cas. De manière générale, un accord est dégagé sur le fait que tous les gouvernements doivent être impliqués à la fois politiquement et financièrement afin d'établir avec succès une vision à long terme des transports pour la région.

Respectueusement soumis,

L'hon. Janis G. Johnson, sénateur  
coprésidente  
Groupe interparlementaire  
Canada-États-Unis

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

## **APPENDIX**

### **GOUVERNEMENTS AMÉRICAINS MEMBRES DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE L'EST**

Connecticut  
Delaware  
Îles Vierges américaines  
Maine  
Maryland  
Massachusetts  
New Hampshire  
New Jersey  
New York  
Pennsylvanie  
Porto Rico  
Rhode Island  
Vermont

### **PROVINCES CANADIENNES MEMBRES DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE L'EST**

Île-du-Prince-Édouard  
Nouveau-Brunswick  
Nouvelle-Écosse  
Ontario  
Québec  
Terre-Neuve-et-Labrador

## Dépenses de voyage

<b>ASSOCIATION</b>	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
<b>ACTIVITÉ</b>	50 <sup>e</sup> Réunion annuelle et forum politique régionale du 'Council of State Governments - Eastern Regional Conference'
<b>DESTINATION</b>	Portland, Maine, États-Unis d'Amérique
<b>DATES</b>	Du 15 au 18 août 2010
<b>DÉLÉGATION</b>	
<b>SÉNAT</b>	L'hon. Dennis Dawson, sénateur L'hon. Robert Runciman, sénateur
<b>CHAMBRE DES COMMUNES</b>	M. Christian Ouellet, député M. Phil McColeman, député
<b>PERSONNEL</b>	M. Chad Mariage, secrétaire exécutif M. Mohamed Zakzouk, conseiller
<b>TRANSPORT</b>	<b>3 870,29 \$</b>
<b>HÉBERGEMENT</b>	<b>4 809,73 \$</b>
<b>HOSPITALITÉ</b>	<b>Ø\$</b>
<b>INDEMNITÉS JOURNALIÈRES</b>	<b>1 614,29 \$</b>
<b>CADEAUX OFFICIELS</b>	<b>Ø\$</b>
<b>DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION</b>	<b>1 955,43 \$</b>
<b>TOTAL</b>	<b>12 249,74 \$</b>