

Canada - United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada - États-Unis
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
à la réunion d'automne de la
*Canadian/American Border Trade Alliance***

Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

**Washington, D.C., États-Unis d'Amérique
du 14 au 16 septembre 2008**

Rapport

Du 14 au 16 septembre 2008, des membres du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis (GIP) ont assisté à la réunion d’automne de la *Canadian/American (Can/Am) Border Trade Alliance* (BTA) qui se tient chaque année à Washington, D.C. Le sénateur Jerry Grafstein, coprésident du GIP, a prononcé une allocution lors de la réunion.

Le GIP est associé depuis longtemps à la BTA et assiste généralement à la fois à sa réunion d’automne tenue à Washington, D.C., et à sa réunion de printemps tenue à Ottawa. La BTA est une coalition d’entreprises, d’organismes du secteur public et de particuliers qui s’intéressent au commerce bilatéral et au tourisme. Elle a pour mission de maximiser l’activité commerciale et d’assurer une croissance continue des échanges transfrontaliers ainsi que des capacités efficaces et productives de franchissement de la frontière.

Étant donné le centre d’intérêt de la BTA, la présence à ces réunions fournit aux membres du GIP une occasion importante de se faire une idée des problèmes rencontrés par les entreprises et les particuliers en matière de commerce et de tourisme, ainsi que des efforts déployés et des mesures prises par les gouvernements pour s’attaquer à ces problèmes dans les deux pays.

Lors de la réunion, les séances de travail ont porté sur les sujets suivants.

- Faciliter le risque faible connu à la frontière canado-américaine tout en rehaussant la sécurité
- Enjeux et développements concernant les passages frontaliers, 10+2, etc.
- Aperçu des normes pour les documents d’identification par radiofréquence de voisinage (RFID) lors du franchissement de la frontière
- Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis : Opérations sur le terrain
- Aperçu et démonstration : délais d’attente, traitement, système de gestion des ports
- Aperçu et situation : Groupe de réflexion conjoint sur NEXUS, temporisation de l’Initiative relative aux voyages dans l’hémisphère occidental et Groupe de travail conjoint sur les délais d’attente, plus d’autres initiatives
- Groupe de réflexion sur le manifeste électronique de l’*Automated Commercial Environment* (ACE) de la *Canadian/American Border Trade Alliance*
- L’importance du commerce frontalier entre les États-Unis et le Canada /Conseil nord-américain de la compétitivité
- Stratégie et approche des installations portuaires terrestres américaines (perspective de la frontière septentrionale)
- Observations et priorités : Le Groupe interparlementaire Canada–États-Unis
- Mise à jour sur l’Alberta, incluant un survol et une perspective de l’énergie tirée des sables bitumineux

Lors des réunions de la BTA, les participants du GIP ont l'occasion d'interagir avec des organismes privés et publics et des particuliers, qui traitent au quotidien des questions frontalières, et d'en tirer des enseignements. La présence aux réunions de la BTA fournit également aux membres du GIP une occasion d'informer d'autres interlocuteurs sur l'éventail des mesures prises par le GIP au sujet des objectifs bilatéraux partagés, ainsi que des divergences. Par conséquent, le GIP entend poursuivre sa participation aux réunions de la BTA à Washington et à Ottawa.

Les commentaires exprimés par le sénateur Grafstein et par les autres conférenciers sont résumés ci-après.

FACILITER LE RISQUE FAIBLE CONNU À LA FRONTIÈRE CANADO-AMÉRICAINNE TOUT EN REHAUSSANT LA SÉCURITÉ

Thad Bingel, Département américain de la sécurité intérieure

- Les choses ont changé considérablement depuis les attaques terroristes de septembre 2001; même si des tas de choses ont été accomplies, il y a encore beaucoup de pain sur la planche.
- Certaines choses qui étaient en suspens depuis longtemps ont été facilitées et accélérées à la suite des attaques terroristes.
- Au cours des dernières années, les pays membres de l'Accord de libre-échange nord-américain se sont entendus sur cinq domaines prioritaires au sein du Partenariat pour la sécurité et la prospérité :
 - l'amélioration de la compétitivité de l'Amérique du Nord dans le monde;
 - des aliments et des produits sûrs;
 - des sources d'énergie et un environnement durables;
 - des frontières intelligentes et sûres;
 - la gestion des situations d'urgence et la protection civile.
- Les États-Unis améliorent leur partenariat avec le Canada dans le cadre de la Stratégie sur la frontière septentrionale du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis, qui met l'accent sur un meilleur partage des renseignements et de l'information, une réaction rapide, l'aménagement des infrastructures, le déploiement de la bonne technologie en quantité appropriée et le déplacement facilité des personnes et des marchandises à faible risque afin que les agents des services frontaliers puissent se concentrer sur celles qui présentent un risque plus élevé inconnu ou connu.
- Idéalement, les agents des services frontaliers devraient posséder le plus d'informations possible sur les marchandises et les personnes avant leur arrivée à la frontière.
- Le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis est chargé de tester l'intégrité de toute marchandise ou de toute personne qui traverse la frontière; il doit avoir raison 100 p. 100 du temps; le déplacement de 1 p. 100 affecte le déplacement des 99 p. 100 restants qui sont sécuritaires.

- Ceux qui ont planifié et construit les infrastructures actuelles dans les ports d'entrée ont mis l'accent sur le court terme, si bien que les infrastructures sont vieillissantes le long des deux frontières; même si des progrès sont en cours, il faut dresser un plan clair pour faire face à cette réalité.
- Il faut se pencher, au-delà du niveau local, sur les besoins régionaux afin de faire franchir la frontière partagée aux personnes et aux marchandises.
- L'âge moyen des infrastructures dans les ports d'entrée est de 40 ans et, comme ces installations continuent de se détériorer, on leur demande d'accueillir des flots toujours croissants de personnes et de marchandises; de même, l'empreinte de sécurité vient s'ajouter à des installations qui n'ont jamais été conçues pour accueillir ces caractéristiques de sécurité.
- Le Congrès des États-Unis a un rôle à jouer dans le financement des solutions qui s'imposent aux frontières; il doit donc être un partenaire clé.
- Les points suivants ont été soulevés lors de conversations entre le Département américain de la sécurité intérieure et les Canadiens :
 - la collaboration entre le Canada et les États-Unis existe toujours, y compris au niveau des agences et ministères fédéraux;
 - les délais d'attente doivent être mesurés avec précision et en temps réel, et par un seul système automatisé non intrusif qui est déployé aux frontières respectives des États-Unis, au nord avec le Canada et au sud avec le Mexique;
 - les deux pays œuvrent dans des collectivités frontalières pour publiciser les critères de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental et entreprennent actuellement des initiatives éducatives auprès du grand public;
 - en termes d'initiatives améliorées des États et des provinces concernant les permis de conduire, il faut des normes uniformes;
 - il faut apporter des améliorations au programme NEXUS, notamment en ce qui concerne le nombre de centres d'inscription et leurs heures d'ouverture;
 - il faut poursuivre les efforts destinés au partage de l'information, notamment en ce qui concerne les renseignements préalables sur les passagers, les étrangers suspects et les alertes médicales;
 - il faudrait examiner une reconnaissance mutuelle, notamment à propos des initiatives Partenaires en protection (PEP) au Canada et C-TPAT (Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme) aux États-Unis;
 - les inspections des importations sont un domaine dans lequel des travaux plus approfondis s'imposent;
 - la biométrie est un domaine dans lequel il faut déployer de plus grands efforts;

- l'information devrait être partagée pour améliorer l'efficacité et dans le but d'éviter une double inspection des marchandises et des personnes.
- Nous entrons dans une ère de changement, avec un changement au sein de l'Administration américaine d'ici quelques mois; en période de changement, la vulnérabilité est accrue.
- La menace du terrorisme est un enjeu mondial qui transcende les pays et les partis politiques.
- Le premier objectif vise à protéger les États-Unis en tant que pays et l'économie américaine; cette protection doit se faire par des partenariats avec d'autres pays et entre les ministères fédéraux, ainsi qu'avec les secteurs privé et public.
- Tout comme le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis est déterminé à faire son travail, les terroristes sont aussi déterminés à faire le leur.

ENJEUX ET DÉVELOPPEMENTS CONCERNANT LES PASSAGES FRONTALIERS, 10+2, ETC.

Bob Perkins, Booz, Allen and Hamilton

- Les importations et les exportations ne sont pas régies en tout temps par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis; d'autres ministères fédéraux jouent aussi un rôle.
- Une démarche commune est nécessaire en termes d'éléments de données et d'accès à un guichet unique; il faudrait exiger de rapporter un seul ensemble de données et il devrait y avoir un référentiel commun de données pour tous les ministères pertinents, à la fois au Canada et aux États-Unis.
- En général, ce qui est « obligatoire » fonctionne mieux que ce qui est « facultatif ».

Candace Sider, Livingston International

- Les retards à la frontière sont coûteux, si bien que les exportateurs et les importateurs souhaitent faire ce qu'ils peuvent pour accélérer leur dédouanement à la frontière; par exemple, ils souhaitent fournir toutes les données nécessaires.
- Les différents modes de transport font face à des défis différents.

Mary Ann Comstock, UPS Supply Chain Solutions

- En ce qui concerne le commerce du bois d'œuvre résineux, un litige assombrit la relation entre le Canada et les États-Unis.
- Le *Farm Bill* de 2008 contient des clauses relatives au bois d'œuvre résineux.
- En particulier, le *Farm Bill* de 2008 exige des importateurs de fournir le prix à l'exportation du bois d'œuvre et les droits estimatifs à l'exportation appliqués au bois d'œuvre, de déclarer qu'ils ont fait une enquête appropriée pour obtenir la documentation de l'exportateur et consulté la publication du Département du

commerce sur les droits d'exportation et de déclarer que – au meilleur de leur connaissance et de leur croyance – le prix à l'exportation a été calculé de façon appropriée et est conforme au prix figurant sur le permis d'exportation, et aussi que l'exportateur a payé ou s'est engagé à payer les droits d'exportation.

- Les clauses contenues dans le *Farm Bill* de 2008 diffèrent des exigences contenues dans l'Accord sur le bois d'œuvre résineux de 2006.

Chip Bown, FEDEX Trade Networks

- En janvier 2008, les États-Unis ont proposé une nouvelle règle pour l'ensemble des données obligatoires pour les importateurs et des exigences supplémentaires aux transporteurs pour toutes les marchandises entrant aux États-Unis sur un navire; la période de commentaires pour cette mesure, aussi appelée 10+2, s'est terminée en mars 2008.
- Le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis veut des renseignements supplémentaires concernant les échanges commerciaux et le transport afin d'effectuer un meilleur travail au niveau de l'évaluation des risques.
- Les données supplémentaires pour l'importateur sont les suivantes :
 - le nom et l'adresse du fabricant ou du fournisseur;
 - le nom et l'adresse du vendeur;
 - le nom et l'adresse de l'acheteur;
 - le nom et l'adresse du « destinataire »;
 - l'endroit où le conteneur a été rempli;
 - le nom et l'adresse du groupeur;
 - le numéro d'identification du dossier de l'importateur
 - le numéro du consignataire;
 - le pays d'origine;
 - le numéro HTSUS (Classification tarifaire harmonisée des États-Unis) du produit.
- Les données supplémentaires pour le transporteur sont les suivantes :
 - le plan d'arrimage du navire;
 - les messages sur l'état des conteneurs.
- L'initiative élargirait la frontière vers l'extérieur pour le fret maritime avant qu'il arrive au premier port d'entrée aux États-Unis.

Matthew Parrott, A.N. Deringer Inc.

- Le *Farm Bill* de 2008 exige que le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP) recueille, pendant une période d'un an, une déclaration indiquant si la valeur de la transaction des marchandises importées est

calculée sur la base du prix payé lors de la première vente ou de la vente antérieure intervenant avant l'entrée de la marchandise aux États-Unis.

- À partir du 20 août 2008 et pour une période d'un an, le CBP recueillera des informations auprès des importateurs au moyen d'une déclaration au moment de rapporter une entrée pour consommation lorsque, dans un cas de ventes séquentielles, la valeur de la transaction des marchandises importées est calculée sur la base de la « première » vente ou de la vente « antérieure » des biens.
- Le signalement de la première vente peut être utilisé pour les biens qui sont nettement destinés à l'exportation vers les États-Unis; afin d'utiliser le signalement de la première vente, les rôles des diverses parties doivent être minutieusement décrits et divers documents doivent être fournis.
- La règle du CBP pourrait entraîner une augmentation des droits payables, ce qui pourrait aboutir à une hausse des prix pour les consommateurs.

APERÇU DES NORMES POUR LES DOCUMENTS D'IDENTIFICATION PAR RADIOFRÉQUENCE DE VOISINAGE (RFID) LORS DU FRANCHISSEMENT DE LA FRONTIÈRE

Eileen MacDonald, GS1 Canada

- GS1 est une association mondiale non partisane sans but lucratif qui compte 108 organismes membres représentant 147 pays.
- Un centre d'intérêt clé pour GS1 est l'interopérabilité.
- Au fil du temps, le code à barres évoluera vers le code électronique du produit.

Bernie Hogan, GS1 États-Unis

- Avant la mise en œuvre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, on estime que le coût annuel des retards aux frontières dépassait 13,6 milliards de dollars.
- Il existe une différence entre la technologie de proximité et la technologie de voisinage; alors que les codes à barres impliquent une technologie d'observation directe (basée sur la ligne de vue), la technologie d'identification par radiofréquence (RFID) implique une technologie d'observation indirecte (non basée sur la ligne de vue).
- Des problèmes de « friction de données » peuvent surgir et doivent être résolus; par exemple, prenons quelqu'un qui détient un permis de conduire perfectionné traversant la frontière en voiture avec des produits achetés comportant des codes à barres.
- On perçoit l'existence de problèmes de protection de la vie privée et de sécurité; une façon de les résoudre consiste à fournir des informations minimales sur l'étiquette, à savoir seulement un numéro qui établit un lien avec des renseignements supplémentaires contenus dans une base de données.

- Les permis de conduire perfectionnés devraient utiliser des normes mondiales ouvertes, ce qui faciliterait l'interopérabilité entre les pays et les ministères.

CONFÉRENCIER PRINCIPAL AU DÉJEUNER

Mark Camillo, Lockheed Martin

- La frontière entre le Canada et les États-Unis est une frontière partagée.
- Des outils comme la biométrie, les permis de conduire perfectionnés, l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental et les programmes pour les voyageurs dignes de confiance favorisent la rapidité – ou la capacité de traverser rapidement la frontière – et permettent aux agents des services frontaliers de chercher « une aiguille dans une botte de foin ».
- Grâce à la technologie et aux produits, « l'industrie » permet au personnel frontalier de faire son travail de façon plus efficiente et plus efficace.
- Durant les Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver, la « sécurité » ne doit pas faire « les manchettes ».

DOUANES ET PROTECTION AUX FRONTIÈRES : OPÉRATIONS SUR LE TERRAIN

Bob Jacksta, Département américain de la sécurité intérieure

- Les buts jumeaux du Département américain de la sécurité intérieure visent à faciliter le franchissement de la frontière tout en s'assurant qu'elle est sûre.
- Le Département de la sécurité intérieure doit être « sur ses gardes » en tout temps.
- À la frontière, les voies devraient être ouvertes et dotées en personnel avant que la circulation commence à être congestionnée; en outre, il devrait y avoir un nombre suffisant de voies.
- Le Département de la sécurité intérieure collabore avec l'industrie et le milieu du voyage avant la mise en œuvre des volets terrestre et maritime de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO), qui devrait survenir en juin 2009.
- Le Département d'état américain imprime et traite les cartes PASS.
- Des permis de conduire perfectionnés (PCP) sont émis dans l'État de Washington et d'autres États devraient aussi les utiliser; la Colombie-Britannique est en train de tester des cartes et d'autres provinces devraient également adopter ce genre d'initiative.
- Certaines voies à Blaine, Washington, sont conformes à l'IVHO et ont la capacité d'identification par radiofréquence.
- Le Département de la sécurité intérieure appuie les programmes pour les voyageurs dignes de confiance, comme NEXUS et EXPRES (Expéditions rapides et sécuritaires) et des centres d'inscription supplémentaires ont été ouverts.
- La mesure des délais d'attente devrait être normalisée.

- Il y a en général quatre domaines dans lesquels des solutions sont trouvées :
 - la technologie;
 - les partenariats;
 - les informations préalables;
 - la formation.

APERÇU ET DÉMONSTRATION : DÉLAIS D'ATTENTE, TRAITEMENT, SYSTÈME DE GESTION DES PORTS

Sam Banks, Sandler Travis Trade Advisory Service

- De nombreuses initiatives sont continues et en cours, dont un manifeste électronique, EXPRES (Expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS.
- Un outil montrant tous les ports d'entrée – notamment ceux qui sont ouverts et ceux qui sont fermés – ainsi que les délais d'attente à chacun d'eux serait très utile.
- La technologie d'identification par radiofréquence (RFID) pourrait être utilisée pour les marchandises et la technologie Bluetooth pourrait servir pour les gens.

Gina Marie Hathaway, Microsoft

- Les données peuvent servir à stimuler une action.
- Dans la mesure du possible, les données devraient être en temps réel ou proches du temps réel.

Glenn Schoonover, Microsoft

- Les délais d'attente devraient être déterminés à l'aide de données objectives.
- Les délais d'attente devraient être suivis afin de fournir aux responsables de l'élaboration des politiques les données dont ils ont besoin pour prendre des décisions.
- Les entreprises pourraient utiliser des données objectives sur les délais d'attente pour prendre des décisions; par exemple, avec de telles données, les entreprises pourraient déterminer s'il serait bénéfique de restructurer la logistique afin de profiter de délais d'attente réduits à certains endroits, certains jours ou à certaines heures de la journée.
- Des données objectives permettraient également aux ministères fédéraux de déterminer le nombre de véhicules inspectés dans une voie donnée et/ou par un agent donné et dans quelle mesure certains agents recommandent une inspection secondaire.
- La technologie devrait être capable de travailler avec une bande passante limitée et avec une connectivité limitée.

APERÇU ET SITUATION : GROUPE DE RÉFLEXION CONJOINT SUR NEXUS, TEMPORISATION DE L'INITIATIVE RELATIVE AUX VOYAGES DANS L'HÉMISPHERE OCCIDENTAL ET GROUPE DE TRAVAIL CONJOINT SUR LES DÉLAIS D'ATTENTE, PLUS D'AUTRES INITIATIVES

Jim Phillips, Canadian/American Border Trade Alliance

- Les centres d'inscription EXPRES (Expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS devraient être colocalisés et il faudrait fusionner leurs bases de données.
- L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (MHO) devrait réduire les délais d'attente et de traitement, atténuer la congestion et améliorer la sécurité.
- Au Canada et aux États-Unis, les gouvernements fédéraux font des campagnes éducatives concernant la mise en œuvre des volets terrestre et maritime de l'MHO, qui devrait se passer en juin 2009
- Au Canada, les initiatives concernant les permis de conduire perfectionnés sont entravées par le gouvernement fédéral.

GRUPE DE RÉFLEXION SUR LE MANIFESTE ÉLECTRONIQUE DE L'AUTOMATED COMMERCIAL ENVIRONMENT (ACE) DE LA CANADIAN/AMERICAN BORDER TRADE ALLIANCE

Brian Bowen, Bowen Enterprises, Inc.

- Il existe un processus en trois étapes utilisé pour faire une demande d'entrée dans le programme Partenaires en protection (PEP) de l'Agence des services frontaliers du Canada :
 - le profil de sécurité est rempli et soumis par le demandeur;
 - examen de sécurité et rapport de vérification des lieux remplis par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) – l'examen de sécurité confirme que les mesures détaillées contenues dans le profil de sécurité sont en place et un rapport de vérification des lieux est produit après la visite sur place; les demandeurs doivent réussir la vérification des lieux et n'avoir aucun problème important de conformité;
 - le demandeur signe le Protocole d'entente de PEP – si l'examen de sécurité du demandeur conclut que le profil de sécurité respecte ou dépasse les critères de sécurité minimums, alors le demandeur se voit offrir la possibilité de signer le Protocole d'entente; lorsque l'ASFC signe le Protocole d'entente, le demandeur est considéré comme un membre autorisé de PEP.
- Les informations requises sur la demande, qui est remplie sur un formulaire pdf, comportent certaines sections (1-11) qui sont les mêmes pour tous les demandeurs, ainsi que des sections spécifiques à un secteur (12-17) :
 - transporteur routier
 - courtier en douanes
 - service de messagerie
 - transporteur maritime
 - transporteur aérien
 - transporteur ferroviaire

- importateur
 - exportateur
 - exploitant d'entrepôt
 - groupeur de marchandises
 - transitaire
- Les demandes d'entrée dans le programme PEP peuvent être rejetées sur la base d'une quelconque omission ou de la présentation de renseignements erronés.
 - Si le profil de sécurité du demandeur ne respecte pas les critères de sécurité minimums, la demande ne sera pas prise en considération à des fins d'approbation tant que les points énoncés dans le rapport de vérification des lieux ne seront pas réglés à la satisfaction de l'ASFC.
 - Les renseignements contenus dans le profil de sécurité doivent être mis à jour, au minimum une fois tous les trois ans ou lorsqu'un changement est identifié par le demandeur.
 - Il y a des différences entre l'initiative canadienne de PEP et l'initiative américaine C-TPAT (Partenariat entre les douanes et les entreprises contre le terrorisme) :
 - Les transporteurs ne sont pas approuvés par le PEP tant que l'examen de sécurité et le rapport de vérification des lieux ne sont pas achevés, alors que l'initiative C-TPAT accorde une approbation conditionnelle jusqu'à ce que la vérification soit achevée.
 - La demande en vertu du PEP est faite électroniquement par le biais d'un formulaire pdf qui rend la documentation encombrante en dehors du format prédéterminé (comme les documents qui appuient la demande), tandis que l'initiative C-TPAT utilise un formulaire en ligne sur le Web qui permet de télécharger la documentation justificative.

L'IMPORTANCE DU COMMERCE FRONTALIER ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET LE CANADA /CONSEIL NORD-AMÉRICAIN DE LA COMPÉTITIVITÉ

John Andersen, Département américain du commerce

- Le Canada et les États-Unis vivent depuis longtemps une relation unique, en partageant des points de vue communs relatifs à la liberté, à la démocratie, aux droits humains et à la primauté du droit; pour les États-Unis, le Canada est un voisin essentiel et un véritable ami.
- Nos pays mènent depuis longtemps des activités de fabrication interdépendantes; prenez, par exemple, le Pacte de l'auto de 1965.
- Les États-Unis et le Canada collaborent pour que la région de l'Amérique du Nord soit plus concurrentielle sur la scène mondiale.
- L'Accord de libre-échange de l'Amérique du Nord (ALÉNA) est vraiment un cas de réussite, avec une croissance solide de l'économie et de l'emploi, une relation commerciale améliorée et des niveaux plus élevés d'investissement étranger direct depuis l'entrée en vigueur de l'Accord.
- Les pays de l'ALÉNA collaborent dans le contexte du Partenariat pour la sécurité et la prospérité afin de s'assurer que les frontières de l'Amérique du Nord soient fermées au terrorisme et ouvertes au commerce.
- Il existe cinq domaines prioritaires au sein du PSP, qui ont été mis en lumière par les dirigeants de l'ALÉNA, avec des initiatives précises en cours dans chaque domaine :
 - l'amélioration de la compétitivité de l'Amérique du Nord dans le monde;
 - des aliments et des produits sûrs;
 - des sources d'énergie et un environnement durables;
 - des frontières intelligentes et sûres;
 - la gestion des situations d'urgence et la protection civile.
- Particulièrement importantes pour certains intervenants sont les mesures frontalières au sein du PSP; dans un sens général, les buts visent à sécuriser les gens, dissuader les menaces et réduire les goulots d'étranglement, et la technologie intelligente, les infrastructures adéquates et les programmes couronnés de succès pour les voyageurs dignes de confiance sont des outils utiles en vue d'atteindre ces objectifs.
- Le Canada et les États-Unis possèdent une assise solide pour poursuivre une coopération bilatérale; nos économies obtiennent de meilleurs résultats lorsque nous relevons les défis ensemble.

STRATÉGIE ET APPROCHE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES TERRESTRES AMÉRICAINES (PERSPECTIVE DE LA FRONTIÈRE SEPTENTRIONALE)

David Winstead, Administration des services généraux des États-Unis

Dans un sens général, l'Administration des services généraux des États-Unis est le « propriétaire » pour le volet civil du gouvernement fédéral.

- Les ports d'entrée ont un impact considérable sur le commerce bilatéral et le franchissement de la frontière partagée par les gens; un transport adéquat est nécessaire, avec des implications pour les collectivités et pour le développement économique.
- Certains ports d'entrée sont connus pour leur congestion permanente.
- Il faut construire de nouveaux ports d'entrée et agrandir les ports d'entrée existants; des moyens plus rapides de faire construire les choses sont également nécessaires.
- Une qualité unique relative aux besoins le long des frontières est le stress auquel sont soumis les ports d'entrée, avec des débits de circulation considérables; par exemple, l'urgence associée aux ports d'entrée est nettement supérieure à celle associée aux cours fédérales.
- De plus en plus, le neutralité carbone est souhaitée en ce qui concerne les bâtiments fédéraux.
- La normalisation est la clé.
- La nouvelle technologie devrait être utilisée de façon appropriée.

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

Sénateur Jerry Grafstein, Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

- Comme les étés passés, le GIP a assisté aux habituelles conférences nationales et régionales impliquant les gouverneurs et les législateurs des États.
- L'interaction avec les gouverneurs et les législateurs des États permet aux membres du GIP d'atteindre des objectifs dans un certain nombre de domaines :
 - pour atteindre l'objectif de trouver des points de convergence dans les politiques nationales respectives;
 - pour amorcer un dialogue sur les points de divergence;
 - pour encourager les échanges d'informations;
 - pour promouvoir une meilleure compréhension sur les sujets de préoccupation partagés.
- Les réunions avec les gouverneurs et les législateurs des États fournissent également aux membres du GIP un moyen important de faire des commentaires et de recueillir des informations sur les enjeux qui touchent le Canada au niveau des États; il est important d'aborder les problèmes au niveau de l'État avant qu'ils ne « s'infiltrent » jusqu'au Congrès et jusqu'à l'Administration.
- En ce qui concerne les gouverneurs, nous avons assisté à la réunion du centenaire de l'Association nationale des gouverneurs, ainsi qu'aux réunions régionales des gouverneurs de l'Ouest, du Sud et de la Nouvelle-Angleterre; lors de ces réunions, nous avons essentiellement favorisé deux thèmes :

- la nécessité d'aborder les problèmes à la frontière pour le bénéfice conjoint de nos deux pays;
 - la priorité qui devrait être accordée au plan énergétique de l'Amérique du Nord reconnaissant le rôle important qui doit être joué à l'avenir par un éventail de sources énergétiques, à la fois renouvelables et non renouvelables.
- Des membres du GIP ont également assisté à la réunion de la Conférence nationale des législatures d'État, ainsi qu'aux réunions régionales des législateurs des États du Sud, de l'Est et de l'Ouest, dont la dernière incluait la participation des membres au Sommet de l'Amérique du Nord, qui était centré sur le renforcement de la sécurité et de la compétitivité économiques régionales; les mêmes genres de messages ont été exprimés :
 - nous devons collaborer pour nous assurer que notre frontière partagée permet aux voyageurs et aux marchandises dignes de confiance qui sont identifiés de traverser la frontière de façon aussi efficiente que possible, puisque les retards à la frontière entraînent des hausses de coûts, une pollution accrue et une foule d'autres conséquences économiques et non économiques négatives;
 - nous devons collaborer sur les questions énergétiques et nous concentrer sur l'autosuffisance énergétique de l'Amérique du Nord comme objectif.
- Des membres du GIP ont également assisté à la réunion estivale de la Région économique du nord-ouest du Pacifique (PNWER), qui a notamment abouti à l'adoption de la charte des frontières de la PNWER, ainsi qu'à la mise sur pied d'un Border Solutions Coordination Council et à l'annonce que la PNWER émettra annuellement une '*State of the Border Report Card*'.
- Des membres du GIP ont également assisté aux Conventions nationales du Parti démocrate et du Parti républicain, où un éventail d'enjeux canado-américains ont été abordés avec les gouverneurs, les législateurs du gouvernement fédéral et des États et d'autres interlocuteurs.
- Tel que mentionné à la réunion d'avril de la BTA, la présidente Pelosi de la Chambre des représentants s'est montrée intéressée par un « plan partagé de gestion de la frontière » élaboré pour le présenter à la prochaine Administration américaine; la représentante Louise Slaughter prend l'initiative au sein du Congrès américain tandis que le GIP participera à l'élaboration du plan au Canada.
- Il est important qu'un plan de gestion de la frontière soit élaboré conjointement, en reconnaissant que la frontière n'appartient pas aux États-Unis et n'appartient pas au Canada : elle appartient aux deux pays et les intervenants dans les deux pays doivent coopérer à un plan de gestion pour notre frontière partagée.
- Les résidents des deux pays partagent le même objectif : une frontière exempte de contrariétés qui facilite le commerce, plutôt que de l'entraver, à mesure que nous recherchons une prospérité améliorée en Amérique du Nord.

- Le sénateur George Voinovich, membre notamment des Comités du Sénat américain sur la sécurité intérieure et les affaires gouvernementales, est un participant assidu aux réunions annuelles du GIP et un allié clé du Canada; il a demandé quelques idées sur les problèmes rencontrés à la frontière, et ces idées lui ont été fournies par lettre.
- La lettre au sénateur Voinovich, qu'il a fournie au Département américain de la sécurité intérieure dans le but de chercher des réponses et des solutions, identifiait huit secteurs problèmes que l'on peut résoudre avec des mesures bilatérales concertées et une volonté politique :
 - dotation en personnel – un nombre inapproprié d'agents des douanes, à la fois aux ports d'entrée terrestres et aux points de pré-dédouanement dans les aéroports, est une cause importante de retards qui pourrait peut-être être résolue par des changements aux politiques en matière d'administration et de recrutement;
 - le passage Detroit-Windsor – il faut accorder une attention prioritaire à ce passage et il faut, de toute urgence, que le Michigan adopte des autorisations législatives appropriées et procède à la construction d'un pont indépendant des propriétaires du pont et du tunnel actuels;
 - les programmes pour les voyageurs dignes de confiance – il faut réduire le rythme d'inspection des membres de tels programmes pour les voyageurs dignes de confiance comme EXPRES (Expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS, ce qui garantirait que les participants tirent des avantages significatifs de leur adhésion, accélérerait les déplacements à la frontière et permettrait aux agences frontalières de mieux se concentrer sur les expéditions de marchandises et sur les déplacements de gens qui sont à risque élevé ou inconnu;
 - deuxième inspection – les cargaisons par train et par camion qui sont inspectées, dédouanées et sécurisées dans l'un de nos deux pays ne devraient pas être soumises à une deuxième inspection – qui augmente les coûts et provoque des retards – dans l'autre pays;
 - survols – afin de donner au Canada le temps nécessaire pour élaborer ses systèmes perfectionnés de filtrage des passagers, le Canada devrait être exempté de la règle du programme « secure flight » des États-Unis pour tous les survols canadiens du territoire américain;
 - deuxième filtrage des bagages – l'acceptation de l'inspection canadienne des bagages comme étant équivalente aux normes américaines devrait intervenir afin que les bagages canadiens transférés aux États-Unis n'aient pas à être inspectés de nouveau, puisqu'une telle deuxième inspection entraîne des retards, une hausse des coûts et peut-être des inconvénients pour les voyageurs et les compagnies aériennes, tout en n'ayant probablement pas un impact visible sur l'amélioration de la sécurité;
 - droits des Services d'inspection de la santé des animaux et des plantes – ces droits, qui sont appliqués à tous les transports commerciaux plutôt

qu'aux seuls biens agricoles, devraient être abaissés et ne pas être appliqués au Canada, puisqu'il faudrait reconnaître que les exportations agricoles canadiennes continuent d'être à faible risque;

- Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental – avant la mise en œuvre des volets terrestre et maritime de l'Initiative, qui devrait survenir en juin 2009, il faudrait maintenir une coopération continue entre le Canada et les États-Unis, notamment eu égard aux communications sur les exigences et les modalités associées à l'obtention de documents facilement disponibles, peu coûteux, sécuritaires pour franchir la frontière.
- L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental a déjà eu des incidences négatives sur les collectivités frontalières et sur la circulation des touristes entre nos pays, et la frontière partagée est pire aujourd'hui qu'il y a cinq ans.
- Enfin, comme ce fut le cas au cours des dernières années, des résolutions relatives à la frontière ont été adoptées lors de la réunion annuelle du GIP en mai; deux thèmes abordés dans le passé ont été réitérés cette année : l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental et le passage Detroit-Windsor.
- Dans les deux pays, des membres du GIP ont été assignés au suivi concernant ces résolutions ainsi que d'autres adoptées lors de notre récente réunion annuelle.

MISE À JOUR SUR L'ALBERTA, INCLUANT UN SURVOL ET UNE PERSPECTIVE DE L'ÉNERGIE TIRÉE DES SABLES BITUMINEUX

Gary Mar, Gouvernement de l'Alberta

- Les États-Unis sont la plus importante destination étrangère des exportations de la province de l'Alberta, surtout en ce qui concerne le pétrole et le gaz.
- L'Alberta et les États-Unis partagent les mêmes valeurs et les mêmes buts, et les deux souhaitent que la frontière soit aussi exempte d'obstacles que possible.
- L'Alberta appuie le libre-échange à l'échelle internationale, par le biais de l'Accord de libre-échange Canada–États-Unis et, par la suite, de l'Accord de libre-échange nord-américain, et à l'interne, par le biais – par exemple – de l'Accord sur le commerce, l'investissement et la mobilité de la main-d'œuvre (ACIMMO) entre la Colombie-Britannique et l'Alberta.
- Les ressources énergétiques de l'Alberta satisfont les besoins à la fois des économies canadienne et américaine; l'Alberta est un fournisseur d'énergie sûr, sécuritaire et fiable.
- Les sables bitumineux de l'Alberta ne sont devancés que par l'Arabie Saoudite, en termes de ressources pétrolières prouvées, et représentent 0,008 p. 100 des émissions mondiales de gaz à effet de serre.
- L'Alberta est un chef de file en matière de protection de l'environnement; l'Alberta a été la première province à adopter un texte législatif concernant les changements climatiques et les réductions des émissions de gaz à effet de serre.

Respectueusement soumis,

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

Dean Del Mastro, député
coprésident par intérim
Groupe interparlementaire
Canada-États-Unis

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
ACTIVITÉ	Réunion d'automne de la <i>Canadian/American Border Trade Alliance</i>
DESTINATION	Washington, D.C., États-Unis d'Amérique
DATES	du 14 au 16 septembre 2008
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Jerry Grafstein, sénateur coprésident
CHAMBRE DES COMMUNES	Ø
PERSONNEL	Mme June Dewetering, analyste
TRANSPORT	1 560.54 \$
HÉBERGEMENT	588.10 \$
HOSPITALITÉ	Ø \$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	215.26 \$
CADEAUX OFFICIELS	Ø \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	4 017.20 \$
TOTAL	6 811.62 \$