

Canada – United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada – États-Unis
Section canadienne

Rapport du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis

**29^e sommet annuel de la région économique du Nord-Ouest
du Pacifique**

Saskatoon (Saskatchewan), Canada

Du 21 au 25 juillet 2019

Rapport

MEMBRES DE LA DÉLÉGATION ET PERSONNEL

Du 21 au 25 juillet 2019, le sénateur Yuen Pau Woo et le député Randy Hoback, vice-présidents de la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis, ont dirigé une délégation au 29^e sommet annuel de la région économique du Nord-Ouest du Pacifique (PNWER), qui s'est tenu à Saskatoon, en Saskatchewan. Les autres membres de la délégation étaient les sénateurs Jim Munson, David Tkachuk et Pamela Wallin. La délégation était accompagnée de M. Brett Capwell, conseiller auprès de la Section canadienne.

LE SOMMET

Établie en 1991, la PNWER est un partenariat législatif, binational, régional, privé et public qui comprend cinq États américains – l'Alaska, l'Idaho, le Montana, l'Oregon et Washington – et cinq provinces et territoires canadiens – l'Alberta, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. Elle tient deux réunions par année : son sommet annuel à l'été, et son forum sur le leadership économique à l'automne.

Les objectifs de la PNWER sont les suivants :

- coordonner les politiques provinciales et étatiques dans l'ensemble de la région;
- recenser et promouvoir des « modèles de réussite »;
- servir de tribune d'échange d'information;
- promouvoir une collaboration accrue à l'échelle régionale;
- améliorer la compétitivité de la région sur les marchés nationaux et internationaux;
- tirer parti de l'influence régionale à Ottawa (Ontario) et à Washington (D.C.);
- assurer une croissance économique soutenue tout en maintenant l'environnement naturel de la région.

OBJECTIFS DE LA DÉLÉGATION AU SOMMET

Le sommet annuel de la PNWER donne aux membres de la Section canadienne du Groupe interparlementaire l'occasion de discuter des initiatives transfrontalières de la région avec les législateurs des États américains et des provinces et territoires du Canada, et de collaborer avec des organismes privés et sans but lucratif qui œuvrent au renforcement des relations économiques entre le Canada et les États-Unis.

Les discussions qui ont eu lieu lors du sommet annuel de la PNWER en 2019 ont permis aux délégués d'améliorer les relations entre le Canada et les États-Unis et de déterminer

les sujets par rapport auxquels une collaboration accrue pourrait être mutuellement avantageuse, notamment en ce qui concerne la ratification de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM), la sécurité frontalière, l'innovation, la santé du bétail, les infrastructures et la résilience aux catastrophes.

ACTIVITÉS PENDANT LE SOMMET

Le sommet annuel 2019 de la PNWER comprenait des visites stratégiques, des discours liminaires et des séances sur les politiques dans un certain nombre de domaines, notamment les suivants :

- Agriculture
- Arctique
- Commerce
- Entreprises autochtones
- Espèces envahissantes
- Financement des infrastructures
- Foresterie
- Frontière canado-américaine
- Marchés asiatiques
- Perfectionnement de la main-d'œuvre
- Politique climatique et croissance économique
- Politique relative à l'eau
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre et stratégies de réutilisation
- Résilience aux catastrophes
- Résilience des infrastructures et innovations en matière d'énergie
- Santé transfrontalière du bétail
- Tourisme
- Transports

Le présent rapport résume certains des points qui ont été soulevés lors des discours liminaires et de certaines séances simultanées.

DISCOURS LIMINAIRE DU PETIT-DÉJEUNER

David Jacobson, *ancien ambassadeur des États-Unis au Canada*

- À l'heure actuelle, trois citoyens américains sont plus riches que la moitié la plus pauvre de la population des États-Unis; une telle disparité de revenus alimente le populisme actuel aux États-Unis.
- Les chances que l'Accord États-Unis–Mexique–Canada (AEUMC) soit ratifié par le Congrès avant les élections fédérales américaines de 2020 sont minces.
- Le fait que le président Trump pourrait avoir recours à la disposition de retrait de six mois de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) pour forcer le Congrès à agir est préoccupant. L'absence d'un accord de libre-échange fonctionnel nuirait énormément aux économies nord-américaines.
- La ratification de l'AEUMC n'est que l'un des nombreux enjeux auxquels la Chambre des représentants est confrontée à l'heure actuelle. C'est pourquoi la ratification de l'accord reçoit moins d'attention qu'elle ne le mérite.

David Wilkins, *ancien ambassadeur des États-Unis au Canada*

- Selon un sondage publié par la Pass USMCA Coalition, une coalition américaine favorable à l'adoption de l'AEUMC, 51 % des électeurs américains qui ont répondu sont favorables à l'adoption de l'AEUMC par le Congrès, alors que seulement 14 % s'opposent à sa ratification.
- Plus le Congrès se rapproche des prochaines élections fédérales américaines, moins il est susceptible de ratifier l'AEUMC.
- L'AEUMC n'est certes pas parfait, mais c'est un pas dans la bonne direction parce qu'il « hausse la barre » des pratiques commerciales nord-américaines.
- Il y a un déséquilibre de pouvoir considérable entre l'ambassadeur des États-Unis au Canada et l'ambassadeur du Canada aux États-Unis. L'un possède l'influence nécessaire pour organiser une rencontre avec tout responsable canadien quasiment en tout temps, tandis que l'autre ne jouit pas d'une telle influence à Washington.

Michael Kergin, *ancien ambassadeur du Canada aux États-Unis*

- Le représentant américain au Commerce, Robert Lighthizer, travaille diligemment avec les représentants du Parti démocrate en vue d'aller de l'avant avec la ratification de l'AEUMC.
- Pour ce qui est d'apporter des modifications à l'AEUMC, le Canada ne rouvrirait pas les négociations, mais l'ajout de lettres d'accompagnement à l'accord serait possible.

- L'AEUMC entraîne d'importantes mises à jour concernant le commerce électronique nord-américain.
- Tous les grands partis canadiens appuient l'accord et n'entraveraient pas sa ratification.
- La qualité des relations entre le premier ministre du Canada et le président des États-Unis a fluctué au fil de l'histoire de nos deux pays, mais la relation économique globale qui les unit perdure après les mandats de ces chefs d'État.
- L'ambassadeur du Canada aux États-Unis et l'ambassadeur des États-Unis au Canada collaborent pour traiter les questions bilatérales avant qu'elles ne soient soumises à l'exécutif.

UNE PERSPECTIVE GLOBALE SUR LES RELATIONS COMMERCIALES NORD-AMÉRICAINES

Edward Alden, *Université Western Washington*

- Jusqu'à récemment, les « règles de conduite » du commerce international étaient claires et appliquées objectivement. L'Organisation mondiale du commerce est conçue pour mettre les économies sur un pied d'égalité, peu importe leur taille. Cette approche semble toutefois tirer à sa fin, car le président Trump continue de tirer parti de la taille du marché et de l'économie des États-Unis dans ses pratiques commerciales.
- Les politiques commerciales du président Trump ont eu un impact négatif sur les flux commerciaux, mais leurs effets se font moins sentir en Amérique du Nord qu'ailleurs, compte tenu de l'intégration des économies qui s'y trouvent. Par exemple, les exportations des États-Unis vers la Chine ont diminué de 20 % depuis les mesures commerciales prises contre ce pays par le président Trump, et le tiers des entreprises américaines ont signalé une diminution de leurs profits pour cette raison.
- Pour le Canada, les plus grands enjeux commerciaux ont découlé des représailles de la Chine par suite de la détention de Meng Wanzhou, directrice financière de Huawei Technologies Co. Itée (Huawei). Au nombre des enjeux causant des difficultés pour la vente des produits canadiens à l'étranger figurent l'annonce faite par l'Arabie saoudite selon laquelle elle n'achètera plus de blé et d'orge canadiens, et les pratiques concernant l'inscription du pays d'origine sur les étiquettes en Europe.
- Le contexte géopolitique actuel a mené aux niveaux les plus élevés d'incertitude commerciale des 50 dernières années.
- Près de 50 multinationales ont relocalisé leurs activités à l'extérieur de la Chine pour contourner le différend commercial entre ce pays et les États-Unis. Bon

nombre d'entre elles ont déménagé au Vietnam, qui a connu une hausse de 35 % de ses exportations depuis le début du différend.

- Les États-Unis sont en passe d'imposer 20 milliards de dollars de droits de douane sur des produits fabriqués en Union européenne en représailles au différend à propos d'Airbus. On s'attend à ce que l'Union européenne prenne des mesures équivalentes.
- Robert Lighthizer est profondément respecté à Washington, et il travaille avec les démocrates du Congrès sur leurs préoccupations à l'égard de l'AEUMC.
- L'AEUMC est une question difficile pour le Parti démocrate des États-Unis, traditionnellement sceptique par rapport au libre-échange. Le parti a mis du temps à changer sa position à cet égard, même si les électeurs démocrates ont – pour la plupart – des opinions favorables aux échanges commerciaux.
- Au sujet des négociations commerciales entre les États-Unis et la Chine, la Chine considère que les objectifs des États-Unis sont fondamentalement déséquilibrés. Ce différend ne porte pas seulement sur les pratiques commerciales, mais aussi sur la suprématie des technologies émergentes, comme les technologies de télécommunications de cinquième génération (5G).
- L'administration américaine voit probablement d'un œil favorable l'enlisement du différend avec la Chine, car cela lui permet de maintenir la ligne dure à son endroit jusqu'aux prochaines élections fédérales.
- Sur le plan des technologies d'automatisation, les investissements chinois aux États-Unis ont chuté de 90 % par rapport aux niveaux de 2016, ce qui a des conséquences négatives sur la croissance des États-Unis dans ce domaine.
- Le Parti démocrate des États-Unis est enthousiaste à la perspective d'accroître les restrictions imposées à Huawei, comme à ses filiales et à 68 de ses sociétés affiliées non américaines, qui ont récemment été inscrites sur la « liste des entités » du département américain du Commerce. Cela fait en sorte qu'elles sont assujetties à des exigences particulières en matière de licence pour leurs importations et leurs relations d'affaires aux États-Unis.
- En Amérique du Nord, aucune entreprise n'est un « grand joueur » dans le secteur de la 5G. Huawei détient 40 % du marché mondial de la 5G. Si les pays nord-américains continuent de refuser à Huawei l'accès à leurs marchés, ils devront développer une technologie équivalente pour suivre le rythme de la Chine.
- Le Canada suivra probablement l'approche du Royaume-Uni en instaurant des dispositions de surveillance visant les technologies de Huawei utilisées au Canada, ce qui pourrait contrarier ses partenaires américains.
- Le plan du président Trump pour s'attaquer aux pratiques commerciales indésirables devrait comprendre la collaboration avec ses partenaires

internationaux de manière à ne pas « livrer cette bataille » seul. L'approche du président – surtout son recours constant à l'imposition de tarifs – pourrait se retourner contre les citoyens américains.

- Pour ce qui est de remplacer le marché chinois par celui d'un autre pays comme principale destination des exportations des États-Unis, l'Inde est une candidate improbable, car elle adopte une approche protectionniste.

PANEL SUR LE COMMERCE CANADO-AMÉRICAIN

Lucia Piazza, *consule générale des États-Unis, Calgary*

- L'administration américaine appuie la construction de projets d'oléoduc canado-américains. Les raffineries des États-Unis conviennent bien au pétrole canadien et l'administration américaine fait tout en son pouvoir pour faire avancer ces projets.

Scotty Greenwood, *Conseil des affaires canado-américaines*

- Le Conseil des affaires canado-américaines (CABC) a été formé dans la foulée des négociations de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) d'origine.
- Le CABC a milité en faveur de l'adhésion des États-Unis à l'Accord de partenariat transpacifique, et milite à présent en faveur de l'AEUMC.
- Les organisations comme la PNWER ne devraient pas présumer que l'AEUMC sera ratifié sans effort de lobbying.
- Il faut que les membres du Parti démocrate sachent qu'il est acceptable de voter en faveur de l'AEUMC en dépit de l'appui accordé ou non à l'accord par le président Trump.
- Lorsque l'ALENA est entré en vigueur, les gouvernements nord-américains n'ont pas remédié adéquatement au déplacement de main-d'œuvre qu'il a entraîné.
- La résistance opposée à la ratification de l'AEUMC à Washington tient principalement des manœuvres politiques, car le soutien organisé envers l'accord est beaucoup plus important que ne l'est l'opposition organisée.
- Le summum de la coopération économique en Amérique du Nord serait la construction de projets conjoints d'infrastructure.
- Le Canada sera bientôt en mesure de produire des quantités suffisantes d'hydroélectricité pour produire de l'aluminium sans émission de carbone.
- Les programmes d'échanges culturels Fulbright constituent d'excellents investissements à long terme dans l'avenir économique de l'Amérique du Nord. Ces programmes d'échanges forment des personnes qui occupent des rôles de premier plan et qui appuient les relations entre le Canada et les États-Unis, ce qui

peut avoir des répercussions sur les politiques binationales pour les générations à venir.

Stéphane Lessard, *consul général du Canada, Denver*

- Il est important de sensibiliser davantage le public aux effets de la technologie sur le déplacement de la main-d'œuvre. Pour chaque emploi déplacé en raison du libre-échange, de sept à huit emplois sont déplacés en raison de l'automatisation.
- Il incombe à tous les intervenants de veiller à ce que les travailleurs ordinaires connaissent les avantages prévus de l'AEUMC.
- Les entreprises comprennent que l'Amérique du Nord doit « renforcer ses liens commerciaux » pour déclasser les autres régions économiques.
- De nombreux maires ont fait valoir que les tarifs imposés par les États-Unis et les contre-mesures correspondantes ont eu des effets négatifs sur les budgets du secteur public, car ils ont considérablement augmenté le coût des projets publics.

Ben Voss, *Morris Industries Ltd.*

- L'innovation en Amérique du Nord est étouffée par l'incertitude que perçoivent les entreprises en raison des politiques gouvernementales et des pratiques commerciales.
- Pour ce qui est des droits de douane imposés au titre de l'article 232 sur certains produits canadiens d'acier et d'aluminium, les entreprises ont refilé la hausse des prix à leurs consommateurs. Cependant, lorsque les droits de douane ont été levés, les prix ont diminué d'un montant correspondant.
- Lorsque les agriculteurs sont touchés par des différends commerciaux, leur principale mesure de réduction des coûts consiste habituellement à mettre un terme à l'achat de nouvel équipement, ce qui a une incidence négative sur leur ferme et leur future compétitivité relative.
- Les effets de troisième ordre des tensions commerciales sont importants, même s'ils échappent souvent à l'attention des médias. Au nombre des exemples figurent l'augmentation des frais d'assurance commerciale, l'application d'une surveillance plus rigoureuse des transactions commerciales en raison des plus faibles tolérances aux risques, et l'incertitude générale. Ces exemples font tous augmenter les coûts d'exploitation des entreprises, et l'industrie manufacturière est particulièrement touchée à cet égard.
- L'initiative en matière d'infrastructures des nouvelles routes de la soie de la Chine, qui s'étend sur la majeure partie de l'Asie, est un exemple éloquent des menaces émergentes qui pèsent sur la compétitivité économique de l'Amérique du Nord. Les pays nord-américains devront relever les défis posés par ces menaces, sans quoi ils se feront damer le pion par leurs concurrents.

Gordon Stoner, *Dry Pea & Lentil Association des États-Unis*

- Les États américains et les provinces canadiennes produisent en général plus de produits agricoles que ceux qui peuvent être consommés localement; ils dépendent donc des marchés d'exportation. Il faudrait que ce fait soit clairement compris par ceux qui préconisent des politiques protectionnistes.
- Dans nos efforts pour inciter les membres du Congrès à aller de l'avant avec la ratification de l'AEUMC, nous avons constaté que les témoignages de leurs électeurs sont plus efficaces que les données économiques.
- Il a fallu de nombreuses années pour conclure l'accord commercial entre les États-Unis et la Colombie. Par comparaison, les discussions entourant l'AEUMC ont été de courte durée, et sa finalisation pourrait prendre des années.
- L'administration américaine adopte une approche transactionnelle dans ce qu'elle entreprend, en s'occupant d'un seul dossier à la fois. Ce qui la préoccupe pour l'heure, c'est d'appliquer la ligne dure envers la Chine, ce qu'il faudra peut-être régler avant la ratification de l'AEUMC.
- L'administration américaine a commis une erreur stratégique en tentant de s'attaquer aux pratiques commerciales de la Chine sans le soutien de ses alliés.
- Un manque de coopération entre les trois pays d'Amérique du Nord peut avoir des répercussions économiques durables. Par exemple, le secteur du blé des États-Unis a répondu à la grande majorité des besoins du Mexique depuis l'entrée en vigueur de l'ALENA en 1994. Toutefois, en partie à cause de la prise de position des États-Unis dans la renégociation de l'ALENA en tant que jeu à somme nulle, les exportations de blé des États-Unis vers le Mexique ont chuté de 38 % en 2018, alors que le Mexique a déployé des efforts pour réduire sa dépendance envers les fournisseurs américains. Comme le Mexique continue d'investir dans les infrastructures en vue de rechercher des fournisseurs de blé dans d'autres pays, les dommages causés au secteur du blé des États-Unis sont irréversibles.

SÉANCE AU SUJET DE LA FRONTIÈRE

Ron Reinas, *Buffalo and Fort Erie Public Bridge Authority*

- Le pont Peace, qui relie Buffalo (New York) à Fort Erie (Ontario), a 93 ans. Chaque année, 1,3 million de camions traversent ce pont en transportant des marchandises d'une valeur de 50 milliards de dollars.
- L'aire d'inspection frontalière de Buffalo de 15 acres est relativement petite, ce qui pose problème pour la circulation des marchandises par comparaison à l'aire d'inspection de 70 acres du côté canadien du pont.
- Le trop grand nombre de véhicules commerciaux au point d'entrée de Buffalo cause des goulots d'étranglement, ce qui entraîne la mise en place de

programmes pilotes menés par le personnel du Service des douanes et de la protection des frontières (CBP) des États-Unis.

- La collecte des droits de douane en argent comptant aux postes frontaliers commerciaux ralentit considérablement la circulation, car il y a des véhicules commerciaux qui n'utilisent pas la technologie d'identification par radiofréquence (IRF) pour transmettre des données aux autorités frontalières, comme leur manifeste électronique sur le fret.
- Pour régler ces goulots d'étranglement, les agents du CBP sur le pont Peace ont mis en place un programme pilote appelé Pre-Arrival Readiness Evaluation (PARE). Ce programme consiste à utiliser des lecteurs de plaques d'immatriculation pour détecter les véhicules commerciaux, vérifier si leur manifeste sur le fret a été rempli auprès du CBP, et vérifier si leurs frais de passage à la frontière ont été payés.
- Depuis sa mise en place, le PARE a entraîné une diminution de 83 % – pendant les périodes de pointe – de la collecte manuelle des péages.
- La politique frontalière du Canada accuse un retard par rapport à celle des États-Unis au chapitre des technologies de balayage. Une nouvelle technologie d'inspection non intrusive (INI) est utilisée aux États-Unis pour les véhicules commerciaux : elle prend une photo de la plaque d'immatriculation du camion, balaye sa cabine aux rayons X à faible intensité, balaye sa remorque aux rayons X à forte intensité, récupère le manifeste électronique et prend une photo du conducteur. Si tout est en règle, le camion n'a pas du tout besoin de s'arrêter au poste frontalier. Cette technologie est toujours à l'étude par la Commission canadienne de sûreté nucléaire.
- Les intervenants du secteur du camionnage commercial en Ontario ont approuvé l'utilisation de la technologie d'INI.
- L'administration du pont Peace travaille en vue de transférer, s'il y a lieu, les réussites de ses projets pilotes commerciaux à ses processus de circulation des voyageurs.
- On entend par « aller-retour à la frontière » l'action de présenter à la frontière canadienne une demande de renouvellement de permis de travail ou d'études, ou de validation du statut de résident permanent ou d'un visa, en traversant aux États-Unis pour revenir immédiatement au Canada. Cette pratique oblige les agents des services frontaliers à effectuer le renouvellement au moment du retour au Canada, et contourne le processus de renouvellement normal qui consiste à envoyer une demande par la poste à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC).
- Les allers-retours à la frontière surviennent parce qu'IRCC peut prendre plusieurs mois pour répondre à une demande, et que les demandeurs veulent obtenir des services plus rapides et plus de certitude quant au traitement de leur demande. Cette pratique impose un fardeau administratif indu aux agents des services

frontaliers et ralentit la circulation frontalière en raison des passages inutiles à la frontière. En 2018-2019, il y a eu 30 000 cas d'allers-retours à la frontière dans la région de Niagara.

Mike Leahy, Agence des services frontaliers du Canada

- Une nouvelle technologie d'analyse des données permet de procéder à une analyse fondée sur les probabilités des menaces dans les colis commerciaux. Par exemple, cette technologie peut utiliser l'adresse de livraison d'un colis pour la lier à d'autres renseignements sur la région concernée, comme son taux de criminalité et les données sur la consommation d'opioïdes, afin de signaler le colis aux fins de vérification supplémentaire. Cette technologie n'est pas utilisée à l'heure actuelle, mais pourrait l'être dans un proche avenir.
- L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) est en train de tester cette technologie d'analyse en utilisant les données des manifestes électroniques des 15 dernières années dans le but de la perfectionner.
- À l'heure actuelle, tout le courrier qui arrive au Canada en provenance de certains pays est soumis à une inspection par rayons X, mais l'ASFC travaille sur un processus d'inspection fondé sur les risques pour accélérer le traitement des colis.

DISCOURS LIMINAIRE : BÂTIR DES INFRASTRUCTURES POUR LE XXI^e SIÈCLE

David Miller, *Canadien National* (CN)

- La croissance dans le secteur ferroviaire canadien s'est récemment concentrée sur la côte Ouest; en particulier dans le port de Vancouver.
- Les projets de construction de voies ferrées pâtiennent en raison du manque « d'acceptabilité sociale » dans les régions urbaines, où ils se heurtent à l'opposition de la population en raison de leur proximité aux habitations et de leurs niveaux de bruit.
- Le programme d'infrastructures du Canada s'est avéré très utile pour le secteur ferroviaire, en particulier parce que son financement est réparti en fonction des besoins, et non par province et territoire.
- La réglementation environnementale est coûteuse pour le développement ferroviaire. Par exemple, il a fallu plus de quatre ans pour terminer le processus d'évaluation environnementale de certains projets ferroviaires, projets dont le délai total prévu pour la réalisation est de 11 ans ou plus.
- Les partenariats public-privé ont produit des trains plus rapides et sécuritaires avec des gains d'efficacité.

- Les nouveaux projets ferroviaires tiennent compte des changements climatiques et sont construits afin de mieux résister aux phénomènes climatiques, notamment grâce à un délai de reprise plus rapide en cas de dommages environnementaux.
- L'industrie ferroviaire profiterait de programmes de financement plus prévisible et à long terme des infrastructures.

Robin Silvester, *port de Vancouver*

- La croissance représente le principal défi pour les ports. Comme la demande augmente de 3 à 4 % par an, ou de 5 millions de tonnes de marchandises, il faut une augmentation correspondante des capacités dans des espaces limités.
- Les ports tentent de modifier leur discours sur l'aménagement de leurs terrains, privilégiant la désignation « terres propices au commerce » par rapport « terres à usage industriel ».
- Le Canada se dirige vers une crise de pénurie de terres propices au commerce pour répondre à ses besoins commerciaux.
- Les exemples de projets de collaboration fructueux entre le Canada et les États-Unis comprennent la Clean Air Alliance et le programme Enhancing Cetacean Habitat and Observation (programme ECHO).
- La participation des collectivités contribue à informer les citoyens sur la nécessité d'avoir des infrastructures portuaires, sur les services fournis par les ports et sur les politiques de protection de l'environnement qu'ils mettent en œuvre.

Vee Kachroo, *Canpotex*

- L'Amérique du Nord doit renforcer ses capacités en matière d'infrastructures pour conserver ou accroître sa part du marché mondial des exportations.
- D'ici 2050, il faudra augmenter la production alimentaire de 70 % pour nourrir la population mondiale.
- Il faut que les nouvelles infrastructures soient prêtes pour se rétablir rapidement par suite d'incidents perturbateurs. La planification des perturbations n'est pas une science exacte, c'est pourquoi il faut établir de nombreux plans d'urgence pour garantir la circulation ininterrompue des marchandises.

Jim Titsworth, *BNSF Railway*

- Il manque de terrains à usage industriel, ou de terrains pour les chaînes d'approvisionnement, ce qui deviendra bientôt un problème de taille en Amérique du Nord.

- souvent, les trains plus sécuritaires sont aussi plus efficaces, car les progrès technologiques en matière de sécurité ont des répercussions positives sur leur exploitation.
- Il y a maintenant des véhicules aériens sans pilote qui survolent les voies ferrées pour détecter l'état des rails.

Gael Tarteton, *Assemblée législative de l'État de Washington*

- Une bonne partie des infrastructures nord-américaines ont été construites il y a environ 50 ou 150 ans.
- Les pouvoirs publics devront décider de réinvestir dans leurs infrastructures ou de perdre ce qu'ils ont. Par exemple, Seattle détient deux ponts pour lesquels il n'y a pas de budget de remplacement, en dépit d'un besoin de plus en plus pressant de tels fonds.
- Il faut constamment renseigner les décideurs politiques sur les besoins et les avantages des infrastructures, car ils changent au fil du temps.

INNOVATION : CRÉER UN ÉCOSYSTÈME D'INNOVATION DURABLE

Aaron Genest, *SaskTech*

- Le secteur des technologies de la Saskatchewan a besoin de travailleurs qualifiés qu'on ne retrouve pas en nombre suffisant au Canada; il a donc commencé à recruter dans d'autres pays.
- Pour répondre à ce besoin, la Saskatchewan s'emploie à intégrer des programmes de formation technologique dans son système d'éducation. Il y a maintenant des initiatives pédagogiques dans les écoles primaires, comme des programmes de robotique, et des programmes polytechniques postsecondaires menant à l'obtention de diplômes en cybersécurité, pour ne nommer que ceux-là.
- Le secteur de l'économie numérique de la Saskatchewan a généré 2,5 % du PIB de la province en 2017, ce qui classe la Saskatchewan au dernier rang parmi les provinces à cet égard.

DISCOURS LIMINAIRE DU DÉJEUNER

Edward Alden, *Université Western Washington*

- Les efforts déployés à Washington en vue de ratifier l'AEUMC ont été très positifs. L'accord est conforme à de nombreuses priorités du Parti démocrate, quoique la politique partisane demeure un obstacle.
- Même si le Canada et le Mexique ne sont pas disposés à rouvrir les négociations, ils ont fait preuve de souplesse concernant l'ajout de lettres d'accompagnement à l'AEUMC.

- Bien que la réalité soit tout autre, le public a l'impression que les frontières échappent à tout contrôle. Or, la perception du public à l'égard de la sécurité des frontières est extrêmement importante, car elle restreint l'immigration aux États-Unis.
- Renvoyer les problèmes d'immigration des États-Unis au Mexique et au Guatemala ne représente pas une solution à long terme.
- Le concept de périmètre nord-américain demeure très répandu à l'égard de la sécurité, mais pas à l'égard de l'immigration.
- Les mesures relatives aux relations commerciales les plus innovantes et proactives sont mises en place à l'échelle régionale.
- L'idée d'une Amérique du Nord de plus en plus intégrée a été mise en veilleuse, temporairement, espérons-le.
- La ratification de l'AEUMC ne garantit pas nécessairement que les relations commerciales nord-américaines reviendront à ce qu'elles étaient auparavant. En dépit de l'AEUMC, le président Trump a menacé d'imposer des tarifs au Mexique si celui-ci ne règle pas les problèmes d'immigration. Il en va de même pour le Guatemala, même si les deux pays sont signataires de l'Accord de libre-échange d'Amérique centrale (ALEAC).
- Les gouvernements du Canada et des États-Unis ne publicisent pas suffisamment le programme NEXUS, malgré les avantages qu'il apporte à la circulation à la frontière.
- Les intervenants doivent être conscients que les bonnes relations nord-américaines ne se sont pas établies toutes seules, et qu'il faut déployer des efforts constants pour les maintenir.
- La mobilité de la main-d'œuvre est une force de l'Amérique du Nord dont il faudrait tirer parti pour devancer les autres régions économiques.

Goldy Hyder, *Conseil canadien des affaires*

- Il y aura une grande incertitude chez les entreprises si l'AEUMC n'est pas ratifié avant les élections fédérales américaines de 2020.
- Le président Trump ne comprend pas pourquoi le gouvernement canadien n'a pas adopté l'accord avant la pause parlementaire estivale.
- Des parlementaires du Nouveau Parti démocratique et du Parti vert du Canada se sont récemment rendus en France pour exercer des pressions contre l'Accord économique et commercial global (AECG), ce qui préoccupe les entreprises canadiennes à l'approche d'une élection fédérale canadienne.

- Les entreprises du Canada et des États-Unis estiment que la frontière fonctionne bien malgré les mesures de sécurité mises en place par suite des attentats terroristes du 11 septembre 2001.
- Les entreprises du Canada et des États-Unis voient aussi la nécessité de moderniser les accords commerciaux afin que nos pays demeurent concurrentiels par rapport aux autres économies.

Laurie Trautman, *Université Western Washington*

- Les progrès sur le plan des politiques visant la frontière canado-américaine stagnent depuis la mise en œuvre de l'initiative Par-delà la frontière. Le secteur privé tente de combler cette lacune par le truchement d'initiatives comme le Corridor d'innovation Cascadia et l'initiative Au-delà du prédédouanement.
- La gestion de l'opinion publique est importante pour les politiques frontalières, car les nombreuses idées fausses concernant les questions frontalières peuvent nuire à la productivité des politiques frontalières.
- Il est de plus en plus important que les directeurs de point d'entrée entreprennent des projets pilotes, recueillent des données, et s'emploient à innover dans ce secteur qui sert de plaque tournante pour le transport alors que la demande relative à ce type d'infrastructure continue d'augmenter.

Respectueusement soumis,

L'honorable Michael L. MacDonald,
sénateur
Coprésident
Groupe interparlementaire Canada–États-
Unis

L'honorable Wayne Easter, C.P., député
Coprésident
Groupe interparlementaire Canada–États-
Unis

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
ACTIVITÉ	29e sommet annuel de la région économique du Nord-Ouest du Pacifique (PNWER)
DESTINATION	Saskatoon (Saskatchewan), Canada
DATES	Du 21 au 25 juillet 2019
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Yuen Pau Woo L'hon. Jim Munson L'hon. David Tkachuk L'hon. Pamela Wallin
CHAMBRE DES COMMUNES	M. Randy Hoback
PERSONNEL	M. Brett Capwell
TRANSPORT	3 998,40 \$
HÉBERGEMENT	2 801,33 \$
HOSPITALITÉ	0,00 \$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	550,24 \$
CADEAUX OFFICIELS	0,00 \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	5 790,58 \$
TOTAL	13 140,55 \$