

Canada – United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada – États-Unis
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
concernant sa participation au 28e Sommet annuel de la
région économique du Nord-Ouest du Pacifique (PNWER)**

Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

**Spokane, Washington, États-Unis d'Amérique
du 23 au 26 juillet 2018**

Rapport

MEMBRES DE LA DÉLÉGATION ET PERSONNEL

23 au 26 juillet 2018, le vice-président de la Section canadienne du Groupe interparlementaire Canada–États-Unis, le sénateur Yuen Pau Woo, a dirigé une délégation au 28^e sommet annuel de la région économique du Nord-Ouest du Pacifique (PNWER) à Spokane, dans l'État de Washington. Il était accompagné de la sénatrice Jane Cordy, de l'honorable Hedy Fry, c.p., députée, ainsi que des députés Gord Johns et Len Webber. La secrétaire générale de la Section canadienne, M^{me} Miriam Burke, et le conseiller auprès de la Section canadienne, M. Brett Capstick, étaient également au nombre des accompagnateurs.

LE SOMMET

Établi 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, au Canada, trois provinces et deux territoires – 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

Lors du sommet annuel de 2018 de la PNWER, divers sujets concernant le Canada et les États-Unis ont été abordés, notamment les enjeux liés à la frontière commune, l'innovation, l'environnement, le transport, l'eau, la résilience aux catastrophes, les espèces envahissantes, le commerce et la coopération en matière de réglementation.

La participation au sommet annuel donne aux membres de la Section canadienne du Groupe interparlementaire l'occasion de rencontrer les législateurs des États américains et des provinces et territoires du Canada, ainsi que des représentants du secteur privé. En particulier, les discussions qui ont eu lieu lors du sommet annuel de la PNWER en 2018 ont permis aux délégués d'améliorer les relations entre le Canada et les États-Unis et de

déterminer les enjeux par rapport auxquels une collaboration accrue pourrait être mutuellement avantageuse, notamment en ce qui concerne la renégociation de *l'Accord*

de libre-échange nord-américain (ALENA) et du *Traité du fleuve Columbia*, ainsi que l'imposition par les États-Unis de tarifs sur certains produits de l'acier et de l'aluminium.

ACTIVITÉS PENDANT LE SOMMET

Le sommet annuel 2018 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;
- frontière canado-américaine;
- santé transfrontalière du bétail;
- résilience aux catastrophes;
- développement économique;
- énergie;
- environnement;
- foresterie;
- financement des infrastructures;
- innovation;
- espèces envahissantes;
- exploitation minière;
- renégociation de l'ALENA;
- transport;
- tourisme;
- eau;
- perfectionnement de la main-d'œuvre.

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

DÉJEUNER-CONFÉRENCE

Chris Sands, *Johns Hopkins Center School of Advanced International Studies et Center for Canadian Studies*

- Au cours des négociations précédentes sur le commerce international, le président des États-Unis a toujours tenté de « calmer » le « sensationnalisme » des médias; le contraire est vrai aujourd'hui.
- Les Nations perçoivent la relation économique entre le Canada et les États-Unis comme l'une des relations bilatérales les plus solides de ce dernier pays; si les efforts actuels pour renégocier l'ALENA échouent, elles se demandent si de nouveaux accords commerciaux pourront être conclus pendant la présidence de M. Trump.
- Le pouvoir actuel du président américain de recourir à une procédure accélérée a été obtenu sous l'administration Obama.

- Pour le président Donald Trump, les relations commerciales entre les États-Unis et la Chine pourraient être plus prioritaires que les relations commerciales nord-américaines.
- Le président Trump semble favoriser deux accords commerciaux bilatéraux – un accord entre les États-Unis et le Canada et un accord entre les États-Unis et le Mexique, plus qu'un accord entre les États-Unis, le Canada et le Mexique.
- Si les États-Unis imposaient des tarifs de 20 % à 25 % sur les produits automobiles, les fabricants d'automobiles non américains seraient « forcés » de déménager leur production aux États-Unis pour vendre leurs produits dans ce pays.
- Le Canada et le Mexique commencent à subir les effets négatifs de l'incertitude économique créée par l'administration Trump, et l'économie américaine sera bientôt touchée de la même façon.
- Les Américains sont de plus en plus conscients de l'importance du commerce pour l'économie de leur pays.

Dan Ujzco, *Dickinson Wright LLP (s.r.l.)*

- L'administration Trump a signifié au Congrès américain qu'elle ne se retirerait pas de l'ALENA avant les élections de mi-mandat de 2018.
- En renégociant l'ALENA, les États-Unis ne désirent pas un scénario gagnant-gagnant; ils désirent plutôt en tirer le plus grand nombre d'avantages possibles pour eux.
- Les tarifs que la Chine impose sur les produits américains continueront d'exister dans un avenir prévisible, et cette situation continue de créer de l'incertitude commerciale sur les marchés nord-américains. Le Canada, les États-Unis et le Mexique devraient accorder la priorité à la renégociation de l'ALENA comme moyen de rétablir une certaine certitude et de la stabilité dans la région.
- La renégociation de l'ALENA deviendra de plus en plus compliquée si les négociations se poursuivent au-delà d'octobre 2018.
- Étant donné que le Congrès américain est déterminé à renégocier l'ALENA, le maintien de l'accord actuel est peu attrayant du point de vue politique aux États-Unis.
- En ce qui concerne la renégociation de l'ALENA, le nombre de différends entre le Canada et les États-Unis est supérieur au nombre de différends entre les États-Unis et le Mexique.
- Le président Trump cherchera probablement à conclure un accord commercial informel avec le Mexique avant de conclure un accord avec le Canada, ce qui lui

donnera plus de poids par rapport au Canada pendant la renégociation de l'ALENA.

Colin Robertson, *Institut canadien des affaires mondiales*

- Les accords commerciaux comme l'ALENA sont extrêmement complexes, et les évaluations initiales du temps requis pour mener à bien la renégociation de l'ALENA étaient irréalistes.
- Malgré le discours des médias et de l'administration Trump, les relations personnelles entre les législateurs canadiens et américains demeurent très solides.
- Les Canadiens sont contrariés par l'insinuation qu'ils constituent une menace pour la sécurité des États-Unis.
- La relation entre le Canada et les États-Unis est la grande priorité du premier ministre Justin Trudeau, et chaque mémoire au Cabinet comprend une section décrivant en détail l'incidence de la question sur cette relation.
- Les premiers ministres de chaque province canadienne participent aux activités de promotion du commerce entre le Canada et les États-Unis.
- L'incertitude commerciale que crée le président Trump travaille – du moins en partie – dans l'intérêt des États-Unis; l'investissement au Canada et au Mexique ralentit.
- Le Canada devrait axer ses efforts sur la diversification du commerce afin de réduire sa dépendance à l'égard des relations commerciales nord-américaines.
- La menace du président Trump d'imposer des tarifs sur les produits automobiles devrait être prise au sérieux.
- Bien que l'Amérique du Nord soit la région économique la plus productive au monde, elle est « retenue » par des « blessures » qui sont principalement « auto-infligées ».

MODERNISATION DE L'ALENA : LE POINT SUR LES NÉGOCIATIONS ET LA SITUATION ACTUELLE DU COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

Chris Sands, *Johns Hopkins Center School of Advanced International Studies et Center for Canadian Studies*

- La coopération nord-américaine est institutionnalisée sous diverses formes; ces efforts sont à l'avant-garde de la renégociation de l'ALENA, qui sensibilise le public aux liens nord-américains.
- L'ALENA est une plateforme de production pour un certain nombre de secteurs.

- Le discours public aux États-Unis devrait être axé sur ce que l'Amérique du Nord pourrait être dans des conditions idéales de commerce et de coopération.
- Comparativement aux négociations initiales de l'ALENA, qui se sont déroulées entièrement à huis clos, les médias sociaux ont attiré une attention sans précédent sur la renégociation de l'ALENA.

Colin Robertson, *Institut canadien des affaires mondiales*

- Les relations canado-américaines sont résilientes et capables de résister aux « perturbations » de l'administration Trump.
- Les relations entre le premier ministre John Diefenbaker et le président John Kennedy étaient tendues; la tension actuelle entre le premier ministre Trudeau et le président Trump n'est pas la première entre les dirigeants des deux pays.
- Les mécanismes actuels de règlement des différends de l'ALENA fonctionnent bien, et la proposition actuelle des États-Unis en matière de règlement des différends est inacceptable.
- Une disposition de temporisation dans un ALENA renégocié est inacceptable parce qu'elle entraînerait de l'incertitude pour les entreprises actives en Amérique du Nord.
- Il faut chercher plus activement des solutions infranationales aux problèmes liés au commerce parce qu'elles sont souvent mises en œuvre plus efficacement que les solutions à l'échelle nationale.
- Il est peu probable qu'il y ait un accord – en principe ou autrement – au sujet d'un ALENA renégocié dans les six à huit prochaines semaines.

Dan Ujzco, *Dickinson Wright LLP (s.r.l.)*

- Il serait plus facile pour les législateurs américains de promouvoir la renégociation de l'ALENA en présence d'un adversaire perçu pour la réussite économique des États-Unis, comme la Chine ou la Russie.
- La position géographique du Canada à côté du pays ayant la plus grande économie du monde fait l'envie de plusieurs autres pays.
- Les chapitres de l'ALENA qui sont les plus faciles à renégocier ont été achevés; il existe des désaccords entre le Canada, les États-Unis et le Mexique au sujet des produits automobiles, des produits laitiers, du règlement des différends et des marchés publics, notamment.
- Si le Canada a l'intention de conclure la renégociation de l'ALENA, il ne peut pas adopter la position selon laquelle certaines questions ne sont pas négociables; la

prolongation de la renégociation peut faire en sorte que de telles questions paraissent poser un problème disproportionné.

- Bon nombre des questions litigieuses qui ont été soulevées pendant la renégociation de l'ALENA peuvent avoir des solutions à l'échelle infranationale.
- Certaines entreprises nord-américaines feront bientôt faillite parce que leurs coûts continuent d'augmenter en raison des différends commerciaux en cours; en particulier, les petits fournisseurs situés dans les collectivités rurales sont les premiers touchés par de tels conflits et sont les moins résistants à la hausse des coûts d'exploitation.

COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION : QUELLE EST L'INCIDENCE ÉVENTUELLE D'UNE HARMONISATION RÉGLEMENTAIRE ÉLARGIE? QUELLES SONT LES OCCASIONS D'ACCROÎTRE LA COOPÉRATION À L'ÉCHELLE FÉDÉRALE, ÉTATIQUE, PROVINCIALE ET TERRITORIALE?

Bob Carberry, *Carberry Insights and Associates inc.*

- Le coût de la conformité réglementaire est lié au nombre d'administrations dans lesquelles une entreprise vend ses biens ou services; le fardeau réglementaire peut être déraisonnable.
- On estime que 40 % des marchandises qui traversent la frontière canado-américaine sont « intraentreprises », et que des transferts ont lieu entre des entreprises associées, comme une société mère et ses filiales.
- La coopération en matière de réglementation en Amérique du Nord réduirait considérablement le fardeau réglementaire des entreprises.
- Des mesures de coopération en matière de réglementation ont été incluses dans l'Accord de Partenariat transpacifique (PTP), bien que le président Trump ait retiré les États-Unis du PTP.
- Les méthodes de promotion de la coopération en matière de réglementation pourraient comprendre les suivantes :
 - Changer l'expression « coopération en matière de réglementation » par « déréglementation ».
 - Faciliter les consultations entre l'industrie et le gouvernement.
 - Sensibiliser les législateurs à l'importance de la coopération en matière de réglementation.
- Les politiques et pratiques du gouvernement concernant les consultations publiques ne doivent pas empêcher les discussions privées, informelles et franches entre les parties intéressées.

- Les secteurs nord-américains de l'agriculture, du bétail et des produits pharmaceutiques sont particulièrement touchés par les lacunes de la coopération en matière de réglementation.

POINT DE VUE DU SECTEUR PRIVÉ SUR L'ALENA, LE COMMERCE ET L'HARMONISATION RÉGLEMENTAIRE

Bill Lane, *Trade For America*

- Pour se faire « entendre » par le Congrès américain, les entreprises américaines ont commencé à mettre sur pied des associations pour la promotion du commerce.
- Le commerce international soutient 36 millions d'emplois aux États-Unis.
- Depuis la mise en œuvre de l'ALENA, la valeur combinée des marchandises américaines exportées au Canada et au Mexique a augmenté de 400 %.
- Le volume des exportations de biens des États-Unis vers le Mexique dépasse le volume de leurs exportations vers les huit pays les plus peuplés du monde réunis, et la valeur de leurs exportations de biens vers le Canada dépasse la valeur de leurs exportations vers le Mexique.
- Aucun parti politique américain n'appuie l'imposition de tarifs et, avant les élections de mi-mandat de 2018, aucun politicien américain ne faisait campagne à propos du recours accru aux tarifs.
- L'administration américaine peut imposer des tarifs sans qu'il y ait de vote au Congrès américain et, dans une lettre ouverte à l'administration, 88 sénateurs ont dénoncé l'imposition de tarifs par le président Trump en vertu de l'article 232 de la *U.S. Trade Expansion Act* de 1962 sans l'approbation du Congrès.
- Selon les estimations, la résiliation de l'ALENA entraînerait la perte de 1,8 million d'emplois aux États-Unis et une réduction de la production économique américaine de l'ordre de 118 milliards de dollars.
- En réponse à l'imposition par les États-Unis de tarifs sur certains produits de l'acier et de l'aluminium, et en plus de la mise en œuvre de mesures de représailles tarifaires, certains pays réduisent leurs barrières commerciales pour les partenaires commerciaux non américains; par exemple, la Chine a augmenté le taux tarifaire qu'elle applique aux fèves de soya américaines et l'a réduit sur les fèves de soya de tous ses autres partenaires commerciaux.
- Une guerre commerciale avec la Chine est la méthode la moins efficace pour s'attaquer aux pratiques commerciales de la Chine; les États-Unis devraient plutôt axer leurs efforts sur la limitation des pratiques commerciales indésirables de la Chine au moyen d'un accord commercial bilatéral, de la coopération avec les alliés sur des stratégies efficaces pour imposer des obligations de commerce équitable,

du recours approprié à l'Organisation mondiale du commerce ou d'investissements dans la compétitivité des États-Unis.

- Les gagnants d'une guerre commerciale sont les parties qui n'y participent pas.
- Au moins une association professionnelle lance des campagnes de publicité sur Fox News parce qu'elle pense que le président Trump regarde les programmes de cette chaîne.
- Les Mexicains commencent à moins se préoccuper des répercussions économiques d'un ALENA modernisé et à se préoccuper davantage du manque de respect que le président Trump semble manifester envers leur pays.
- Les législateurs favorables au commerce devraient :
 - compiler des données sur les répercussions régionales des tarifs sur les entreprises et les emplois;
 - chercher à conclure des accords infranationaux d'approvisionnement;
 - encourager les entreprises à sensibiliser leurs travailleurs à propos de l'importance du commerce dans leurs activités.

DISCOURS-LIMINAIRE DU DÉJEUNER

Alan Bersin, autrefois au *U.S. Department of Homeland Security*

- La relation entre le Canada et les États-Unis peut être caractérisée par la circulation des personnes, des biens et de l'information; les frontières sont les « points de connexion » de ces flux.
- Les opérations frontalières devraient évoluer en fonction des changements dans la circulation et le commerce. En particulier, il sera bientôt inefficace d'administrer toutes les exigences relatives au traitement à la frontière au moment et au lieu du passage, et des mesures de précontrôle devraient être élaborées pour régler ce « goulot d'étranglement ».
- Les frontières ne doivent pas être traitées comme la première ligne – mais plutôt comme la dernière ligne – de défense contre ceux qui cherchent à entrer au pays pour se livrer à des activités criminelles ou liées au terrorisme.
- Les gouvernements devraient tirer parti de ce « partage » inhérent aux frontières par la gestion coopérative des frontières; les gouvernements devraient s'éloigner d'une mentalité de vouloir « faire cavalier seul à la frontière » pour adopter une démarche binationale de la sécurité frontalière qui ne compromet pas leur souveraineté.
- À mesure que les distinctions entre la sécurité nationale et la sécurité internationale continuent d'être « démantelées », une « frontière de type "Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD)" »

deviendra bientôt l'avenir de la relation frontalière entre les États-Unis et le Canada.

- La sécurité nationale et la facilitation des échanges ne s'excluent pas mutuellement. En effet, environ 98 % des marchandises traversant la frontière canado-américaine sont conformes à toutes les exigences en matière d'importation et d'exportation; la meilleure tactique pour régler le problème des 2 % restants n'est pas d'accroître l'examen minutieux de toutes les marchandises, mais plutôt d'adopter une stratégie fondée sur le risque pour les marchandises semblable à Nexus pour les voyageurs.
- Le bloc commercial nord-américain peut être décrit comme « internarieur » – ce qui dénote l'interconnexion entre la politique commerciale intérieure et la politique commerciale internationale – et les gouvernements des trois pays devraient prendre des mesures plus tangibles pour faire participer les collectivités et les entreprises frontalières à l'élaboration de politiques frontalières.

ENJEUX FRONTALIERS

Alan Bersin, autrefois au *U.S. Department of Homeland Security*

- Une approche semblable à celle du NORAD à l'égard de la sécurité frontalière entre les États-Unis et le Canada comprendrait des opérations conjointes entre l'Agence des services frontaliers du Canada et le U.S. Customs and Border Protection (CBP) en utilisant une infrastructure frontalière commune pour remplacer le chevauchement actuel de l'infrastructure à chaque poste frontalier terrestre.
- Grâce à une approche semblable à celle du NORAD à la frontière entre les États-Unis et le Canada, les échanges commerciaux à faible risque pourraient être désignés conjointement et le traitement par les postes frontaliers pourrait être accéléré, ce qui permettrait aux ressources frontalières d'axer leurs efforts sur les situations où le commerce présente un risque plus élevé ou lorsque l'information est insuffisante pour déterminer le niveau de risque.
- La sécurité frontalière n'est pas exclusivement un « problème » du gouvernement. Étant donné que le secteur privé s'intéresse à la circulation sécuritaire et efficace des biens et des personnes, les partenariats public-privé peuvent être mis à profit pour financer des opérations frontalières efficaces.
- Les politiques concernant la cybersécurité devraient s'apparenter à l'approche du NORAD, car les attaques pourraient constituer un danger pour le continent

Jennifer Fox, *North American Strategy for Competitiveness*

- Les plus grands défis en ce qui concerne la circulation des marchandises aux frontières nord-américaines sont l'incohérence et l'imprévisibilité. Les procédures transfrontalières devraient être harmonisées, et de nouveaux développements

technologiques devraient être mis en œuvre pour accroître l'efficacité avec laquelle les frontières peuvent être franchies.

- Une frontière devrait faciliter le commerce international et non lui nuire.
- Voici des exemples d'« échecs » de l'harmonisation de la frontière entre le Canada et les États-Unis :
 - le Canada n'utilise pas pleinement les lecteurs de pièces d'identité par radiofréquence aux postes frontaliers;
 - des définitions différentes de « négociant digne de confiance » entre les deux pays;
 - les exigences relatives à la transmission du manifeste électronique entre les deux pays;
 - des exigences différentes en matière de poids et de dimensions pour les charges et la taille des pneus entre les deux pays.
- À moyen terme, les gouvernements devraient envisager de renforcer la coopération en matière de réglementation, d'investir dans des projets transfrontaliers, d'améliorer le concept de « vérifier une fois, accepter deux fois » et d'éliminer les documents de caisse et papier des transactions à la frontière.
- À long terme, les gouvernements devraient revoir le programme Expéditions rapides et sécuritaires de dédouanement des expéditions commerciales, qui n'est pas utilisé comme prévu.
- À la frontière canado-américaine, des voies particulières pourraient être désignées pour les véhicules autonomes. Par exemple, on pourrait mettre en œuvre un projet pilote dans le cadre duquel ces véhicules ne se déplaceraient qu'entre deux petites gares de triage situées directement de part et d'autre de la frontière, où les entreprises de camionnage traditionnelles pourraient déposer et ramasser les marchandises importées ou exportées.

Amgad Shehata, UPS

- Certains camions sont dotés d'instruments télémétriques capables de mesurer 1 800 facteurs par jour, comme le taux d'accélération du véhicule, sa charge, etc.
- L'humanité traverse actuellement une ère de perturbations technologiques et doit tirer parti des innovations, y compris les drones; par exemple, au Rwanda, des drones sont testés pour être utilisés dans l'acheminement du sang vers les hôpitaux.
- Le transport de marchandises d'un aéroport à l'autre est perçu comme une chaîne en boucle fermée, contrairement au transport terrestre. Ce dernier a plutôt la forme d'un réseau en étoile. Ainsi, des agents frontaliers pourraient être postés à chaque centre de tri pour certifier les expéditions et faciliter la circulation des marchandises d'un territoire à l'autre.

- La Chine travaille à son « initiative Une ceinture, une route » – des corridors d'infrastructure terrestre interconnectés – qui lui procureront un avantage concurrentiel en matière d'expédition et de transport.
- Le commerce électronique international et national devrait être réglementé de la même façon. L'Australie a mis en place un modèle efficace qui pourrait être repris en Amérique du Nord.
- La technologie de la chaîne de blocs peut révolutionner le secteur des transports.

Rose Marie Davis, *U.S. Department of Homeland Security*

- Le CBP planche sur la technologie de reconnaissance faciale en vue de réduire le temps de traitement pour les passagers dignes de confiance et le fardeau administratif pour les agents de sécurité à l'aéroport. L'objectif du logiciel de reconnaissance faciale est d'identifier un passager en moins de deux secondes.
- Le logiciel de reconnaissance faciale du CBP peut limiter une recherche dans une base de données aux voyageurs dont on sait qu'ils voyagent ce jour-là parce qu'ils se sont inscrits ou que leurs données ont été fournies par la compagnie aérienne avec laquelle ils ont voyagé.
- La technologie de reconnaissance faciale pourra être utilisée un jour au moment de l'enregistrement et de la récupération des bagages des passagers aériens.
- Aux postes frontaliers terrestres, le CBP prévoit entreprendre des projets pilotes utilisant la reconnaissance faciale des conducteurs assis dans leur véhicule.
- L'utilisation de la technologie biométrique est de plus en plus utile dans les ports maritimes parce que les croisiéristes commencent à utiliser cette technologie.
- Le logiciel de reconnaissance faciale du CBP fonctionne bien pour les petits changements d'apparence, comme l'enlèvement de lunettes ou le changement de coiffure, mais a plus de difficultés avec les personnes qui ont une photo de passeport dans laquelle elles portent beaucoup plus de maquillage que lorsqu'elles voyagent.
- Les progrès des technologies frontalières comprennent les suivants :
 - initiatives d'inspection non intrusive;
 - évaluations de l'état de préparation avant l'arrivée
 - paiement anticipé des droits en ligne;
 - lecteurs de plaques d'immatriculation;
 - balayage des petits colis;
 - manifestes d'expédition par chaîne de blocs.

Gerry Bruno, *Administration de l'aéroport de Vancouver*

- Le secteur privé appuie la collecte et le traitement de données biométriques intégrés entre le Canada et les États-Unis, ainsi que l'inspection vidéo préalable par drones avant l'arrivée à un poste frontalier.

Solomon Wong, *InterVISTAS*

- Une stratégie de type « au-delà du prédédouanement » devrait aborder des questions telles que la diminution de la part du marché mondial en Amérique du Nord, le besoin d'environ 40 000 agents des services frontaliers supplémentaires au Canada et aux États-Unis, et l'élaboration d'une stratégie relative aux véhicules automatisés pour les passages frontaliers.
- Le concept de « vérifier une fois, accepter deux fois » ne va pas assez loin parce que 55 organismes gouvernementaux canadiens et américains différents peuvent intervenir dans l'importation d'une marchandise particulière; pour bien fonctionner, il devrait être possible de « vérifier une fois, accepter 55 fois ».
- Comme en témoignent les opérations transfrontalières d'Amazon et de Lululemon Athletica, la mobilité de la main-d'œuvre est de plus en plus importante pour le secteur privé.
- Le risque associé à certains voyageurs peut être évalué en fonction de leurs antécédents de voyage et de la technologie de reconnaissance faciale.

DISCOURS-PROGRAMME DU PETIT-DÉJEUNER

Evan Reis, *U.S. Resiliency Council*

- Les chefs de file exceptionnels se consacrent aux enjeux qui procurent des avantages à long terme et pour lesquels ils ne peuvent tirer aucun avantage personnel ou politique; la planification en cas de catastrophe en est un exemple.
- Santa Monica a adopté son premier décret de rénovation en 1994 après un tremblement de terre, et l'a mis à jour récemment pour tenir compte des plus récents travaux de recherche sur la résistance de bâtiments aux tremblements de terre; l'objectif déclaré en cas de tremblement de terre est de réduire les pertes de vie et de se rétablir plus rapidement.
- La résilience aux catastrophes peut être mesurée par le temps qu'il faut à un système pour se remettre d'un tremblement de terre.
- Les villes ne peuvent pas prévenir les catastrophes naturelles à grande échelle, comme les incendies ou les tremblements de terre, mais elles peuvent planifier de manière efficace en prévision de celles-ci.
- Les tremblements de terre peuvent être chroniques et avoir des effets constants sur les activités d'une ville, ou ils peuvent être intenses et se produire une seule fois dans une vie; un tremblement de terre d'une intensité élevée peut ne pas se

produire durant la période de temps ou une personne est en position de décideur, aussi, il peut être difficile de rallier la volonté politique d'aborder la question.

- La pensée à court terme est l'« ennemi » le plus important de la construction d'infrastructures résilientes.
- Les décideurs doivent comprendre la teneur des « pires scénarios » et la façon dont une infrastructure plus résiliente peut atténuer bon nombre des problèmes inhérents à ces scénarios; par exemple, l'engagement de sommes supplémentaires de l'ordre de 1 % à 3 % dans le cadre d'un projet de construction d'un nouveau bâtiment utilisant des méthodes et des matériaux résilients pourrait permettre de réintégrer l'immeuble un ou deux jours après un tremblement de terre, et ainsi réduire à la fois les pertes de revenus attribuables au « temps d'arrêt » et les coûts de reconstruction.
- Il faut éviter les réflexions de type « tout ou rien »; il vaut mieux faire un pas en avant vers une solution imparfaite que de ne faire aucun pas dans la bonne direction.
- On estime que 90 % des bâtiments de la plupart des grandes villes ont été construits avant l'adoption des codes du bâtiment modernes, ce qui représente un risque considérable en cas de catastrophe à grande échelle.

CIBLER LES TECHNOLOGIES ÉMERGENTES POUR ASSURER UNE PRESTATION PLUS EFFICIENTE DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Drummond Reed, *Evernym*

- Les trois modèles d'identité numérique sont : cloisonné, où des comptes sont créés avec différents fournisseurs de services en ligne et où les personnes n'existent pas à l'extérieur de ces comptes; une identité de tierce partie ou fédérée, où un compte avec une tierce partie est utilisé pour connecter des personnes à leurs autres comptes en ligne; l'identité autosouveraine, où les personnes contrôlent leur identité en ligne par l'utilisation d'une identité sécurisée par cryptographie dans un registre de chaînes de blocs.
- Avec le modèle d'identité autosouveraine, les justificatifs d'identité sont stockés dans un portefeuille numérique sur les téléphones des personnes, et ces justificatifs sont utilisés de la même façon qu'une pièce d'identité traditionnelle; une autorité centralisée confirme que les justificatifs d'identité sont exacts, ce qui permet de les présenter en ligne comme preuve d'identité, et la chaîne de blocs fournit un grand livre décentralisé pour vérifier comment ces justificatifs sont utilisés.
- Le vol d'identité est actuellement possible parce que des données relativement limitées sur des personnes peuvent être recueillies et utilisées pour accéder à divers comptes en ligne, ce qui ne serait pas possible avec un modèle d'identité

autosouveraine, parce que l'identité est liée à des portefeuilles numériques sécurisés par cryptographie.

Pamela Dingle, *Microsoft*

- Le « problème de l'identité numérique » est le fossé entre la façon dont les individus perçoivent leur identité et la façon dont les autres pays traitent leur identité; les particuliers fournissent des données sur leur identité à des sociétés, qui détiennent ensuite ces renseignements et les utilisent de plusieurs façons, à l'insu de ces personnes.
- Les particuliers veulent un contrôle accru sur leur identité en ligne et, par conséquent, sur leurs données.
- Microsoft travaille à un modèle d'identité numérique décentralisé – ou autosouverain – pour s'assurer que les données des personnes sont sécurisées et vérifiables.
- Les défis que pose l'adoption d'un modèle d'identité numérique décentralisé comprennent la facilité de son utilisation et de son adoption, son rendement et sa capacité de fonctionner partout où une personne en a besoin, ainsi que le besoin d'un « écosystème » d'utilisateurs collaboratifs.
- Dans un modèle d'identité numérique décentralisé, même si le vol d'identité est tenté ou réussi, l'utilisation de cette identité serait enregistrée et traçable dans le grand livre de la chaîne de blocs.

Carol Prest, *gouvernement de la Colombie-Britannique*

- En 2016, le gouvernement de la Colombie-Britannique a commencé à envisager d'utiliser la technologie de la chaîne de blocs pour échanger de l'information; les documents papier sont lourds et comportent des problèmes de vérification inhérents.
- Une personne qui souhaite ouvrir une boulangerie peut devoir se constituer en société, obtenir un permis sanitaire et une licence d'entreprise de trois entités gouvernementales différentes; l'utilisation de la documentation numérique sur la chaîne de blocs pourrait permettre d'exécuter plus rapidement et plus facilement ces processus.
- Les services gouvernementaux qui utilisent la technologie de la chaîne de blocs feront intervenir probablement des données appartenant à des entreprises avant celles appartenant à des particuliers.
- Les registres de l'identité, les vérificateurs et les émetteurs peuvent être reliés par voie électronique pour faciliter la prestation de services gouvernementaux de manière plus efficace.

John Jordan, *Bureau du dirigeant principal de l'information de la Colombie-Britannique*

- Les émetteurs de titres de compétences pourraient un jour publier les justificatifs d'identité dans une base de données publique interrogeable de renseignements commerciaux au lieu de les fournir exclusivement aux entreprises elles-mêmes, ce qui améliorerait la facilité avec laquelle les entreprises réussiraient à faire le suivi de certains dossiers. De plus, d'autres services gouvernementaux et le secteur privé pourraient veiller à ce que les titres de compétence appropriés soient disponibles pour les activités commerciales.
- Un opérateur central est un point de défaillance unique; avec la technologie de la chaîne de blocs, le réseau d'utilisateurs vérifie chaque transfert d'information et le réseau n'est pas sujet à une défaillance à un seul endroit.

COMMENT LE GOUVERNEMENT ET LES ENTREPRISES PROTÈGENT-ILS LA VIE PRIVÉE TOUT EN OFFRANT DES SERVICES GOUVERNEMENTAUX?

Mark Masongsong, *UrbanLogiq*

- Les données sont de plus en plus disponibles, comme celles qui proviennent du trafic et de l'utilisation du téléphone cellulaire; par exemple, le mouvement des véhicules peut être suivi au moyen de la technologie connectée dans ces véhicules, et ce, même lorsqu'il n'y a pas de détecteurs pour surveiller le flux de circulation.
- Certains types de données peuvent être utilisés pour établir des modèles précis de l'endroit où les personnes se déplacent dans leur collectivité et, par conséquent, aider à déterminer où les feux de circulation sont nécessaires, ou encore l'endroit où une entreprise devrait se trouver le long d'un corridor achalandé.
- L'utilisation des données soulève des préoccupations en matière de protection de la vie privée. Les entreprises qui recueillent des données sont tenues de prendre des décisions éthiques au sujet des données qu'elles devraient fournir à leurs clients et estiment que les gouvernements devraient contrôler l'étendue de ces divulgations.
- L'Union européenne a adopté le Règlement général sur la protection des données (RGPD) qui régit l'utilisation et le stockage des données; toutefois, ces règles ne protègent pas suffisamment la vie privée des citoyens.
- Les chaînes de blocs et le RGPD sont mutuellement exclusifs à certains égards. Le RGPD permet aux particuliers de demander que leurs données personnelles soient retirées des bases de données de l'entreprise et du gouvernement, ou permet de les retirer automatiquement après une période définie, appelée le « droit à l'oubli », alors que la chaîne de blocs est un registre permanent et immuable qui ne peut accepter une telle demande ou un retrait automatique.

- Étant donné que d'importantes quantités de données sont disponibles en ligne, la société risque de cesser de tenter de contrôler l'accès aux données et aller vers l'idée de punir l'utilisation abusive des données.

Bill Tam, *Supergrappe des technologies numériques du Canada*

- Les données sont la « ressource précieuse » du XXI^e siècle, et plus de données ont été créées au cours des deux dernières années que dans toute l'histoire de l'humanité.
- La Supergrappe des technologies numériques du Canada a produit des technologies novatrices et favorisé le perfectionnement de la main-d'œuvre.
- Parmi les grands projets actuellement entrepris par la Supergrappe des technologies numériques du Canada, mentionnons une initiative d'échange de données sur les soins de santé et une initiative d'enregistrement et de transmission de données sur l'environnement.
- Le monde est au milieu de la quatrième révolution industrielle; deux millions d'emplois sont devenus désuets, mais trois millions de nouveaux emplois ont été créés.

Michael Farber, *Ratio Innovation Management*

- Les particuliers cherchent à contrôler leurs données, ce qui crée le besoin d'une gouvernance accrue en matière d'utilisation des données.
- Le sens du terme « vie privée » se transforme, et la façon dont ce terme est interprété pourrait bientôt être très différente de son interprétation actuelle.

DISCOURS-LIMINAIRE DU DÎNER

Vicki Christiansen, *U.S. Forest Service*

- Les progrès technologiques et de la construction ont rendu possible la construction de « bois massif » à grande échelle, et le bois d'œuvre est un matériau de construction durable.
- La plupart des forêts appartenant au gouvernement fédéral des États-Unis sont utilisées à des fins récréatives; 15 millions de personnes ont visité l'une de ces forêts en 2016, ce qui a généré 816 millions de dollars en recettes touristiques.
- Les forêts et les parcs utilisés à des fins récréatives peuvent attirer un nombre accru d'utilisateurs en offrant de nouvelles activités, comme des randonnées guidées et des expériences de rafting; le gouvernement devrait supprimer les obstacles réglementaires à ces activités.

- Étant donné que l'énergie hydroélectrique est produite à partir des forêts nationales des États-Unis, la gestion durable des forêts est également un élément clé de la gestion durable de l'eau.

Fritz Wolff, *Katerra*

- Les États-Unis manquent de 15 à 20 millions de logements abordables pour les Américains à revenu moyen; ces personnes sont « exclues du marché » à mesure que les promoteurs construisent des logements plus coûteux.
- Le secteur de la construction aux États-Unis enregistre des gains de productivité négatifs depuis plusieurs années, ce qui mène à la production de logements inférieurs, mais plus coûteux.
- Le secteur de la construction contribue pour 1,3 milliard de dollars au produit intérieur brut des États-Unis.
- Les métiers du secteur de la construction fonctionnent souvent indépendamment les uns des autres, ce qui crée des inefficacités dans le secteur.
- Les techniques de construction sont demeurées constantes depuis plusieurs décennies, de sorte qu'il y a eu peu ou pas d'amélioration de l'efficacité du secteur de la construction.

LE PUBLIC EST-IL PRÊT POUR UN MONDE AUTONOME, CONNECTÉ, ÉLECTRIQUE ET PARTAGÉ (ACEP)?

Représentant Jake Fey, *Washington State Legislature*

- À mesure que la présence des véhicules électriques continuera d'augmenter, de nouveaux partenariats seront nécessaires entre les politiciens, les entités gouvernementales et le secteur privé.
- L'État de Washington a établi des cibles d'émissions, axe ses efforts sur la production d'« hydroélectricité propre » et offre des incitatifs fiscaux pour l'achat de véhicules électriques à des fins personnelles et commerciales.
- Dans l'État de Washington, 50 \$ provenant de la vente de chaque véhicule électrique sont consacrés au développement d'infrastructures connexes dans l'État.

Reema Griffith, *Washington State Transportation Commission*

- Dans l'État de Washington, on sollicite les commentaires des secteurs public et privé sur la sécurité des véhicules autonomes, l'octroi de licences, les infrastructures, la technologie, la sécurité et la responsabilité des données.

Jeff Marker, *Idaho Transportation Department*

- En Idaho, les efforts sont orientés vers le besoin potentiel d'éclairage antibrouillard sur les véhicules autonomes parce que les systèmes de guidage de ces véhicules peuvent exiger ce genre d'éclairage pour fonctionner adéquatement dans certaines conditions environnementales.
- En Idaho, on examine les besoins en matière de WiFi des véhicules autonomes dans les régions rurales.

Joel Fisher, *Verizon Smart Communities*

- Des réseaux mobiles de cinquième génération (5G) peuvent être nécessaires pour réaliser des économies importantes en ce qui concerne les véhicules autonomes; la solution de rechange à la connectivité 5G consiste à installer un grand serveur à l'intérieur de chaque véhicule.
- La connectivité de quatrième génération s'établit en 200 millisecondes, tandis que la 5G exige moins d'une (1) milliseconde; cette différence est importante lorsqu'un véhicule autonome roule à grande vitesse.

L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS PEUT STIMULER NOS ÉCONOMIES TOUT EN AMÉLIORANT NOTRE ENVIRONNEMENT

Jeff Allen, *Forth*

- La mobilisation des consommateurs en faveur de véhicules électriques ne peut pas dépendre uniquement des forces du marché; l'intervention du gouvernement est nécessaire.
- Dans des sondages réalisés en Californie et en Angleterre, 50 % des répondants californiens n'ont pu nommer qu'une seule marque de véhicules électriques, et 40 % des répondants en Angleterre croyaient qu'ils seraient électrocutés s'ils utilisaient leur véhicule électrique dans un lave-auto.
- Les incitatifs fiscaux liés aux véhicules électriques devraient reconnaître qu'un crédit d'impôt uniforme avantage de façon disproportionnée les personnes à revenu élevé en raison du prix d'achat de ces véhicules, et que ces incitatifs devraient viser l'égalité sociale; ces incitatifs devraient être fondés sur le revenu, et le gouvernement devrait envisager de financer des programmes pour accroître l'abordabilité des véhicules électriques.

Matthew Hepner, *Certified Electrical Workers of Washington*

- Un programme de formation sur les bornes de recharge pour véhicules électriques a été élaboré pour les électriciens.
- Les gouvernements devraient réglementer la normalisation des bornes de recharge pour véhicules électriques.

- Les incitatifs fiscaux liés aux véhicules électriques et le financement des infrastructures seraient les initiatives gouvernementales les plus efficaces pour promouvoir l'achat de véhicules électriques.

Rendall Farley, *Avista*

- La transition complète vers l'adoption des véhicules électriques en Amérique du Nord entraînerait une réduction de 80 % des émissions de gaz à effet de serre.
- Étant donné que 80 % de la recharge des véhicules électriques se fait à la maison ou au travail du propriétaire du véhicule, les exigences relatives à l'infrastructure publique des véhicules électriques sont moins élevées que ce que croient la plupart des législateurs.
- Si les habitudes de recharge des propriétaires de véhicules électriques demeurent constantes et que le nombre de propriétaires de véhicules électriques augmente, le gouvernement et le secteur privé doivent trouver des solutions au problème de la demande sur le réseau électrique en période de pointe.

Jeffrey Phillips, *Dawson Strategic*

- Étant donné que certains véhicules commerciaux sont construits à des fins hautement spécialisées, comme le balayage de rues ou la réparation de lignes électriques, ils ne sont souvent pas produits en série.
- Certaines initiatives gouvernementales ne visent pas nécessairement l'électrification des véhicules commerciaux, mais elles incitent les consommateurs à « aller dans cette direction »; ces initiatives comprennent la tarification du carbone, des normes d'émissions pour les véhicules lourds et des normes sur les carburants propres.
- L'électrification de tous les véhicules commerciaux n'est peut-être pas possible, mais un tel changement aurait de nombreux avantages.

DISCOURS-LIMINAIRE DU PETIT-DÉJEUNER

Premier Bob McLeod, *gouvernement des Territoires du Nord-Ouest*

- Les Territoires du Nord-Ouest sont le troisième producteur mondial de diamants.
- Les Territoires du Nord-Ouest manquent d'infrastructures interconnectées, en partie à cause du climat rigoureux du territoire. Il faut des investissements en capital pour permettre le développement de nouvelles infrastructures dans son intérêt et dans celui du Canada.
- Des investissements dans le développement de la route de la vallée du Mackenzie et du corridor d'accès à la province géologique des Esclaves donneraient au secteur des ressources du Canada un avantage concurrentiel.

- Le Nord canadien évolue rapidement, ce qui crée à la fois des défis et des possibilités; le secteur privé et les gouvernements devraient travailler de concert pour faire face à cette évolution.

Ministre Deron Bilous, *gouvernement de l'Alberta*

- Les relations commerciales entre le Canada et les États-Unis sont solides, et le Canada était réticent à prendre des mesures de représailles lorsque les États-Unis ont imposé des tarifs sur certains produits de l'acier et de l'aluminium canadiens.
- L'imposition par les États-Unis de tarifs sur certains produits canadiens de l'acier et de l'aluminium a commencé à avoir des effets négatifs sur les économies des deux pays. Le Canada devrait être exempté de ces tarifs.
- On estime qu'un (1) million d'Américains ont été « évincés du marché du logement à cause des prix » en raison de l'augmentation du coût du bois d'œuvre à l'origine du plus récent différend sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis.
- Comparativement aux autres provinces et territoires canadiens, l'Alberta affiche un taux de croissance économique plus élevé et le taux d'imposition des petites entreprises le plus bas.
- L'accès au marché américain demeure un défi pour l'Alberta.
- Aucun pipeline vers une côte canadienne n'a été construit ces 70 dernières années, et la construction du pipeline Trans Mountain serait bénéfique pour la prospérité économique du Canada.
- L'Iran continue de perturber 20 % de la production mondiale de pétrole en bloquant le détroit d'Hormuz, et l'indépendance énergétique aiderait l'Amérique du Nord à éviter ce genre de perturbations.
- L'Alberta et le Canada veulent tous deux s'assurer que les produits pétroliers sont en mesure d'atteindre les marchés mondiaux, et que les profits ainsi réalisés soit investis dans la transition vers une économie qui fonctionne principalement à partir de sources d'énergie renouvelable.

TRAITÉ DU FLEUVE COLUMBIA

Jill Smail, *U.S. Department of State*

- Le Traité du fleuve Columbia, qui a été adopté il y a 54 ans, traite de préoccupations communes entre les États-Unis et le Canada, comme les risques d'inondation, la gestion de l'eau, la navigation et l'utilisation de l'eau à des fins récréatives et industrielles.
- La renégociation du Traité du fleuve Columbia s'est amorcée le 29 mai 2018; la renégociation sera axée sur la modernisation du traité et l'établissement d'une compréhension commune sur les utilisations de l'eau.

- Pendant la renégociation du Traité du fleuve Columbia, les objectifs des États-Unis sont l'atténuation des risques d'inondation, la stabilité de l'approvisionnement en électricité et la gestion des écosystèmes.

Sylvain Fabi, *Affaires mondiales Canada*

- La renégociation du Traité du fleuve Columbia est complexe et, comme il y a de nombreux intérêts divergents à prendre en considération, il est peu probable que les négociations prennent fin bientôt.
- Les objectifs du Canada pendant la renégociation du Traité du fleuve Columbia sont les mêmes que ceux des États-Unis : l'atténuation des risques d'inondation; la stabilité de la production d'électricité et la gestion adaptative des écosystèmes.
- Le Canada examine la possibilité de réintroduire du saumon dans le réseau hydrographique du fleuve Columbia.
- Le gouvernement de la Colombie-Britannique a mené récemment des consultations auprès de groupes autochtones dans tout le bassin hydrographique du fleuve Columbia, et il consulte les administrations locales et les comités consultatifs régionaux au sujet de la renégociation du Traité du fleuve Columbia.

DISCOURS-LIMINAIRE DU DÎNER : ACCROÎTRE LA COMPÉTITIVITÉ MONDIALE GRÂCE À L'EXPANSION DES MARCHÉS ET DE L'INFRASTRUCTURE

Stephen Metruck, *Port de Seattle*

- Ensemble, le port de Seattle et le port de Tacoma constituent la quatrième porte d'entrée en importance pour les conteneurs en Amérique du Nord.
- On estime que 60 % du volume de marchandises qui arrivent au port de Seattle proviennent de l'Asie et sont destinées à d'autres destinations en Amérique du Nord.
- La présence du secteur des croisières dans le port de Seattle continue d'augmenter, avec près d'un (1) million de passagers en 2017.
- L'Alaska est la destination de croisière la plus populaire au monde.
- Cruise Seattle, exploité par le port de Seattle, génère des revenus mensuels de 100 millions de dollars pendant la saison des croisières.
- L'aéroport international de Seattle-Tacoma investit deux milliards de dollars dans la résilience aux catastrophes, la croissance du trafic voyageur et la création de nouvelles routes internationales.

Victor Thomas, *Fondation Asie-Pacifique*

- D'ici 2020, l'Asie devrait compter 4,6 milliards d'habitants et consommer 42 % de tous les biens produits dans le monde.
- Au cours des 30 prochaines années, l'Indonésie devrait être la quatrième économie mondiale en importance. Actuellement, elle figure au neuvième rang.
- Bien qu'il y ait une demande mondiale pour les produits canadiens, il est parfois difficile de les acheminer vers les marchés étrangers. Par exemple, comme les pipelines du Canada fonctionnent à plein rendement, le pétrole est transporté par rail, ce qui crée des problèmes de transport pour d'autres marchandises.
- Pour demeurer concurrentiel à l'échelle mondiale, le Canada a besoin d'une infrastructure sécuritaire et fiable pour le transport des marchandises.

Respectueusement soumis,

L'hon. Michael L. MacDonald,
sénateur, coprésident du
Groupe interparlementaire
Canada–États-Unis

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

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
ACTIVITÉ	28e Sommet annuel de la Région économique de la côte nord-ouest du Pacifique (PNWER)
DESTINATION	Spokane, Washington, États-Unis d'Amérique
DATES	Du 23 au 26 juillet 2018
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Jane Cordy, sénateur L'hon. Yuen Pau Woo, sénateur
CHAMBRE DES COMMUNES	L'hon. Hedy Fry, C.P., député M. Gord Johns, député M. Len Webber, député
PERSONNEL	Mme. Miriam Burke, secrétaire exécutive M. Brett Capstick, conseiller
TRANSPORT	7,313.73 \$
HÉBERGEMENT	5,919.27 \$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	3,059.39 \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	5,965.91 \$
TOTAL	22,258.30 \$