

Canada - United States
Inter-Parliamentary Group
Canadian Section



Groupe interparlementaire
Canada - États-Unis
Section canadienne

**Rapport de la délégation parlementaire canadienne
concernant sa participation à la 49e réunion annuelle et
forum politique régionale du « Council of State Government-
Eastern Regional Conference »**

Groupe interparlementaire Canada-États-Unis

**Burlington, Vermont, États-Unis d'Amérique
Du 2 au 5 août 2009**

Rapport

Du 2 au 5 août, les membres de la section canadienne du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis (GIP) ont participé à la réunion annuelle de l'*Eastern Regional Conference* du *Council of State Governments*, à Burlington, au Vermont. La délégation était composée du sénateur Wilfred Moore, c.r. et les députés Rick Dykstra, l'hon. John McKay, C.P., et Guy André, vice-présidents du GIP. Le thème de la réunion était « *La crise financière : naviguer dans la tourmente économique* ». Les discussions ont porté sur le commerce et le protectionnisme, le transport ferroviaire interurbain de voyageurs et l'énergie.

Commerce et protectionnisme

Les participants ont pris note du fait que le Canada et les États-Unis jouissent d'une relation privilégiée grâce à des valeurs communes fondées sur une longue tradition de coopération et des liens familiaux et d'amitié. En plus de cette profonde relation, nos installations communes à la frontière facilitent le plus important commerce bilatéral au monde : des échanges bilatéraux se chiffrant à 1,6 milliard de dollars et le passage à la frontière de 300 000 voyageurs par jour. Le Canada est le principal marché d'exportation de 37 des 50 États américains. De nombreux avantages en découlent, dont 7,1 millions d'emplois aux États-Unis et 3 millions au Canada. Cette collaboration sans précédent peut remettre nos économies sur la bonne voie.

Cependant, on a aussi signalé un recul des échanges entre les deux pays et quelques tensions. Des deux côtés de la frontière, la communauté d'affaires s'inquiète de plus en plus de ce que l'on appelle l'« épaissement de la frontière », source d'incertitude due aux longues attentes et attribuable à l'instauration de nouvelles inspections et de nouveaux frais, au relèvement de ces derniers, à la multitude de règlements provenant des différents ministères et des écueils en matière d'infrastructure. Cette situation entraîne des coûts élevés. Alors que l'Europe progresse vers la mise en place d'un environnement frontalier intégré, nous faisons le contraire – l'avantage concurrentiel découlant de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) s'érode. Il règne une certaine frustration au sein de la communauté d'affaires canadienne et américaine, car les nombreuses mesures pratiques (i.e., les organismes transfrontaliers des deux pays devraient collaborer davantage) susceptibles de réduire les coûts ne sont pas encore prises.

Pour les membres de la section canadienne du GIP, les dispositions américaines concernant l'achat aux États-Unis, que contient notamment l'*American Recovery and Reinvestment Act of 2009*, constituent l'une des plus grandes préoccupations qui touchent le commerce et qui ont été abordées au cours des récentes réunions des législateurs et gouverneurs d'État. Aux termes de ces dispositions, aucun fonds ne doivent être utilisés dans un projet de construction, de modification, d'entretien ou de réparation d'un édifice public ou d'un ouvrage public à moins que la totalité du fer, de l'acier et des biens manufacturés utilisés dans le projet n'aient été produits aux États-Unis. Bien que l'application de ces dispositions doive s'harmoniser aux obligations du gouvernement fédéral des États-Unis en matière de commerce international, les administrations infranationales (municipalités et États américains) ne sont pas liées par les accords de commerce internationaux de sorte que les exportateurs canadiens

subissent le contrecoup de ces dispositions lorsqu'ils tentent de faire des affaires aux États-Unis. Il se peut, à juste titre, que ces dispositions américaines débouchent sur des demandes de réciprocité en faveur de l'adoption d'une politique d'achat canadienne au pays. Ce genre de mesures risque de porter préjudice aux deux pays, qui chaque année échangent des biens et des services d'une valeur de plus de 694 milliards de dollars américains. À la réunion, les membres de la section canadienne ont fait observer que plus de sept millions d'emplois américains dépendent des échanges bilatéraux avec le Canada. En ce qui concerne la politique d'achat canadienne, la Fédération canadienne des municipalités a adopté la résolution suivante en juin 2009 :

« Il est en outre résolu que la FCM soutienne les municipalités qui décident d'adopter des politiques d'approvisionnement favorisant des échanges libres et équitables, en veillant à ce que les projets d'infrastructures municipaux [...] soient réalisés à l'aide de biens et de matériaux fournis uniquement par des entreprises dont le pays d'origine n'impose pas de restrictions commerciales à l'encontre des biens et matériaux manufacturés au Canada; »

Selon les participants : « des emplois sont créés de part et d'autre de la frontière, et nous devons vraiment prendre des mesures pour abolir certains obstacles ». L'adoption d'une politique similaire par le Canada compliquerait les choses et créerait un obstacle de plus.

La délégation canadienne a pris part à l'élaboration de la résolution suivante sur les échanges libres et ouverts entre les États-Unis et le Canada :

Attendu que l'économie des États-Unis et celle du Canada dépendent l'une de l'autre;

Attendu que des échanges libres et ouverts sont essentiels au bien-être économique des deux pays;

Attendu que le Canada et les États-Unis entretiennent la plus importante relation commerciale bilatérale dans le monde, comme en témoignent leurs échanges de biens quotidiens d'une valeur de 1,2 milliard de dollars;

Attendu que le commerce entre les États-Unis et le Canada soutient 7,1 millions d'emplois;

Attendu que des différends surgissent au sujet de l'ouverture des processus d'approvisionnement d'État, provinciaux et locaux de part et d'autre de la frontière;

Attendu que les dispositions américaines concernant l'achat aux États-Unis que contient l'*American Recovery and Reinvestment Act* (projet de loi sur la relance économique) ont exacerbé les préoccupations et qu'elles constituent une source de tension entre le Canada et les États-Unis;

Attendu que des pourparlers ont lieu actuellement entre le Canada et les États-Unis, et les administrations canadiennes, au sujet du règlement possible des différends;

Il est résolu que le *Council of State Governments – Eastern Regional Conference* insiste auprès des gouvernements américains et canadiens pour qu'ils en arrivent rapidement à une entente afin de régler les différends commerciaux entre les deux pays, incluant la mise en œuvre de politiques d'approvisionnement libre et ouvert;

Il est en outre résolu que le *Council of State Governments – Eastern Regional Conference* recommande fortement aux administrations des États, provinciales et locales de pratiquer des politiques d’approvisionnement ouvertes qui permettent l’accès libre et équitable aux fournisseurs de biens et de services de part et d’autre de la frontière;

Il est en outre résolu d’envoyer des copies de cette résolution à la secrétaire d’État des États-Unis, au ministre des Affaires étrangères du Canada, au ministre du Commerce international du Canada, aux premiers ministres et aux présidents des assemblées législatives des provinces canadiennes de l’Est, ainsi qu’aux gouverneurs des États du Nord-Est.

La résolution proposée sera étudiée à la réunion de l’exécutif de l’*Eastern Regional Conference* en décembre.

Le transport ferroviaire interurbain de voyageurs

Au cours de la dernière année, il y a eu un regain d’intérêt pour l’amélioration des services ferroviaires de voyageurs aux États-Unis. En avril 2009, le président Obama a annoncé son plan stratégique dans lequel il esquissait une nouvelle vision pour le train à grande vitesse (TGV) en Amérique. Voici les points saillants du plan :

- la transformation du système de transport national grâce à la reconstruction de l’infrastructure ferroviaire existante et au lancement d’un nouveau service de TGV pour les voyageurs, qui relierait les collectivités américaines au moyen d’un réseau dont les corridors couvriraient des distances de 100 à 600 milles;
- le plan nécessite un investissement initial de 8 milliards de dollars (prévu dans l’*American Recovery and Reinvestment Act [ARRA]*) dans les projets de TGV auxquels s’ajoutera un milliard de dollars par année pendant cinq ans pour le lancement d’un réseau de trains de voyageur de calibre mondial. Afin de mener cette vision à terme, les gouvernements fédéraux et étatiques devront s’engager à long terme;
- la promotion de l’expansion économique (y compris de nouveaux emplois dans le secteur manufacturier), de nouvelles options pour les voyageurs, la réduction de la dépendance pétrolière du pays et le soutien au développement des collectivités urbaines et rurales;
- les trains de voyageurs sont écologiques, car les services ferroviaires interurbains de voyageurs consomment un tiers de moins d’énergie par voyageur-mille que les automobiles. On estime que, si le réseau à grande vitesse est construit dans les corridors désignés par le gouvernement fédéral, on pourrait réduire les émissions de CO₂ de 6 milliards de livres par année;
- les projets seront financés selon leur bien-fondé et les avantages de l’investissement. Le plan prévoit que la construction du réseau à grande vitesse sera financée par trois types de partenaires.

Le projet de réseau à grande vitesse devrait cibler dix grands corridors :

- le corridor californien (San Francisco, Sacramento, Los Angeles, San Diego);
- le corridor du nord-ouest du littoral du Pacifique (Eugene, Portland, Tacoma, Seattle, Vancouver);

- le corridor Centre-Sud (Tulsa, Oklahoma City, Dallas-Fort Worth, Austin, San Antonio, Little Rock);
- le corridor du Golfe du Mexique (Houston, La Nouvelle-Orléans, Mobile, Birmingham, Atlanta);
- le carrefour de Chicago (Chicago, Milwaukee, Saint Paul-Minneapolis, St. Louis, Kansas City, Detroit, Toledo, Cleveland, Columbus, Cincinnati, Indianapolis, Louisville);
- le corridor de la Floride (Orlando, Tampa, Miami);
- le corridor du Sud-Est (Washington, Richmond, Raleigh, Charlotte, Atlanta, Macon, Columbia, Savannah, Jacksonville);
- le corridor de Pennsylvanie (Philadelphie, Harrisburg, Pittsburgh);
- le corridor de l'État de New York (New York, Albany, Buffalo);
- le corridor du Nord de la Nouvelle-Angleterre (Boston, Montréal, Portland, Springfield, New Haven, Albany);le corridor du Nord-Est (Washington, Baltimore, Wilmington, Philadelphie, Newark, New York, New Haven, Providence, Boston) – ce dernier, déjà en place, risque de voir les fonds nécessaires à son amélioration aller à des projets concurrents.

L'administration américaine exhorte les États et les collectivités locales à élaborer des plans visant un réseau de transport qui comprendrait des corridors de 100 à 600 milles afin d'obtenir des fonds du gouvernement fédéral.

Lors de la conférence, les délégués ont affirmé que, pendant que les États-Unis travaillent à améliorer le transport ferroviaire de voyageurs, le Canada cherche à faire de même. En ce moment, on étudie la faisabilité d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor, et le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes mène une étude sur le transport ferroviaire de voyageurs.

Le corridor de la Nouvelle-Angleterre a vivement intéressé les délégués canadiens et américains, car il rendrait possible la liaison avec le Canada via Montréal. Les participants croient qu'une approche concertée de la part de tous les États de la Nouvelle-Angleterre est la seule façon d'améliorer les services ferroviaires de voyageurs. C'est pourquoi les gouverneurs de cette région ont formé un groupe qui doit dégager les projets prioritaires en Nouvelle-Angleterre (y compris les correspondances au Canada), se pencher sur les façons d'intégrer d'autres modes de transport et sur les façons de mieux intégrer le transport par train des voyageurs et celui des marchandises et étudier les possibilités de partenariats publics-privé.

Les délégués canadiens se sont particulièrement intéressés aux discussions sur les possibilités d'améliorer les services ferroviaires de voyageurs entre le Canada et les États-Unis. Il a été indiqué qu'il fallait bonifier les services entre Montréal, Boston et New York, Toronto et New York, et Vancouver et Seattle. Pour ce faire, il faudra un engagement financier important des gouvernements fédéraux et provinciaux et une volonté politique.

Cette opinion a été reprise par les délégués américains, pour lesquels les États doivent collaborer sans quoi rien ne sera fait. Les États investissent dans leurs projets et travaillent fort pour avoir accès aux fonds fédéraux. Lors de la réunion, des

représentants de l'U.S. *Federal Rail Administration* (FRA) ont affirmé qu'ils envisagent un long partenariat avec les États et que, si un groupe d'États veut mettre en place un corridor régional, tous ces États devront parler d'une seule voix. Ainsi, de l'avis de la FRA, leur projet en sera plus convaincant. Les délégués canadiens étaient d'accord avec cette approche et désiraient eux aussi que les provinces et le gouvernement fédéral collaborent davantage à l'élaboration de projets ferroviaires régionaux.

Énergie

Les programmes d'efficacité énergétique ont fait l'objet de grandes discussions au cours de la réunion. L'*American Recovery and Reinvest Act 2009* (ARRA) prévoit l'injection de plus de 10 millions de dollars dans l'efficacité énergétique, l'énergie propre et l'intempérisation des résidences des personnes à faible revenu. On a dit aux délégués que les États faisaient des pieds et des mains pour investir de façon à créer de l'emploi et à réaliser des économies considérables dans le délai de trois ans prévus par la loi. Le financement offre de véritables possibilités aux États, mais, comme l'a dit l'un des participants, « il comporte aussi son lot de difficultés particulières ».

Les délégués ont affirmé que ce qui est véritablement difficile, c'est d'éviter le gaspillage. Le fonds de relance s'assortit d'une surveillance stricte et d'une obligation de déclaration, par souci de transparence. Ces exigences risquent de ralentir le processus d'attribution des fonds, mais les participants estimaient qu'elles en accroîtraient l'efficacité et la rentabilité. Les propositions de projets seraient examinées de plus près afin d'assurer un plus haut taux de succès. Les participants ayant déjà travaillé à des projets d'efficacité énergétique ont applaudi ce processus, car ils estimaient qu'il mènerait à un financement qui fera une véritable différence.

Par exemple, le ministère de l'Énergie américain a établi des objectifs qui laissent envisager des taux de rendement élevés pour certains investissements. Les fonctionnaires ont aussi donné des instructions en vue d'aider les organismes à investir certains fonds dans des projets écoénergétiques qui créent le plus grand nombre d'emplois et qui peuvent être mis sur pied rapidement – ce qui pourra entraîner des économies considérables. Des participants ont aussi indiqué qu'en couplant les fonds destinés à la relance économique à d'autres fonds disponibles pour les investissements écoénergétiques, les États peuvent tirer le maximum de leur argent et être sûrs de faire des investissements durables.

Comme les délégués l'ont indiqué, comparativement à d'autres États, la plupart de ceux du Nord-Est se démarquent par les économies plus importantes qu'ils ont réalisées grâce à une meilleure efficacité écoénergétique et continuent d'investir dans des programmes qui augmenteraient plus rapidement ces gains.

Néanmoins, il est toujours possible de s'améliorer. Les délégués ont appris qu'en intégrant les technologies disponibles, les États-Unis pourraient réduire la demande en électricité de 23 % d'ici 2020 et, selon les estimations, faire économiser 23 milliards de dollars aux consommateurs.

Conclusion

Les délégués canadiens du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis ont participé activement aux discussions tenues dans le cadre de la réunion. Ils ont démontré un vif

intérêt pour les services ferroviaires de voyageurs et les mesures protectionnistes, et ont fait valoir avec ferveur que la politique « Acheter américain » pénaliserait les deux pays.

Respectueusement soumis,

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

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

Dépenses de voyage

ASSOCIATION	Groupe interparlementaire Canada-États-Unis
ACTIVITÉ	49e réunion annuelle et forum politique régionale du « Council of State Government-Eastern Regional Conference »
DESTINATION	Burlington, Vermont, États-Unis d'Amérique
DATES	Du 2 au 5 août 2009
DÉLÉGATION	
SÉNAT	L'hon. Wilfred Moore, c.r., sénateur, vice-président
CHAMBRE DES COMMUNES	L'hon. John McKay, C.P., député, vice- président M. Rick Dykstra, député, vice-président M. Guy André, député, vice-président
PERSONNEL	M. Chad Mariage, secrétaire exécutif M. John Christopher, analyste
TRANSPORT	3 905.12 \$
HÉBERGEMENT	5 471.10 \$
HOSPITALITÉ	Ø \$
INDEMNITÉS JOURNALIÈRES	1 708.29 \$
CADEAUX OFFICIELS	Ø \$
DIVERS / FRAIS D'INSCRIPTION	2 045.24 \$
TOTAL	13 129.75 \$