



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent du commerce international

CIIT • NUMÉRO 012 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 31 mars 2009

Président

M. Lee Richardson

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent du commerce international

Le mardi 31 mars 2009

•(0905)

[Traduction]

Le président (M. Lee Richardson (Calgary-Centre, PCC)): Bonjour. Nous allons poursuivre notre étude sur les relations commerciales Canada-États-Unis. Il s'agit de la 12^e séance du Comité permanent du commerce international.

Nous accueillons ce matin M. David Stewart Patterson, encore une fois — bienvenue — et M. Sam Boutziouvis, du Conseil canadien des chefs d'entreprise, M. Jean-Michel Laurin, vice-président des Manufacturiers et exportateurs du Canada, M. David Bradley, président-directeur général, et M. Ron Lennox, vice-président, Commerce et sécurité, de l'Alliance canadienne du camionnage.

M. Bradley va commencer ce matin par une brève déclaration préliminaire, qui sera suivie par une période de questions.

M. David Bradley (président-directeur général, Alliance canadienne du camionnage): Merci beaucoup de m'avoir invité, monsieur le président, messieurs les membres du comité.

Je vais vous donner brièvement quelques éléments de contexte. L'ACC regroupe les différentes associations provinciales de camionnage du Canada. Nous représentons environ 4 500 entreprises de camionnage de toutes les provinces, de toutes les tailles et de tous les secteurs industriels du Canada, de la fabrication à la vente au détail, en passant par l'agriculture, la foresterie, la haute technologie et les ressources naturelles. Nos membres s'occupent de toutes les facettes du camionnage, des services de ramassage et de livraison au transport à longue distance, en passant par le transport transfrontalier. Notre secteur est un exemple classique d'industrie fondée sur la demande dérivée, et il est l'un des meilleurs indicateurs avancés de l'activité économique.

Le transport par camion est également le mode privilégié de transport des marchandises au Canada. Nous transportons environ 90 p. 100 des produits de consommation et des denrées alimentaires. En temps normal, notre secteur emploie plus de 400 000 Canadiens, et c'est le secteur qui, de loin, contribue le plus au PIB. Le transport par camion n'est pas nécessairement le mode de transport des marchandises le moins coûteux. Nous nous distinguons plutôt de la concurrence par le service que nous offrons: le transport porte-à-porte de petites cargaisons exigeant un transport rapide. On dit que le système de stockage juste-à-temps et les systèmes de logistique à délais fixes sont fondés sur le secteur du camionnage.

Aux fins du débat d'aujourd'hui, il est important de signaler que les deux tiers, en valeur, des marchandises échangées entre le Canada et les États-Unis traversent la frontière dans des camions. On me pose souvent des questions au sujet des retards à la frontière ces jours-ci. Avant d'y répondre, je pense qu'il est important que vous sachiez qu'il y a une récession dans le secteur du transport des marchandises depuis au moins deux ans maintenant en Amérique du Nord, et plus particulièrement dans les régions manufacturières du

Canada. Au début, la diminution des volumes reflétait les répercussions de l'augmentation de la valeur du dollar canadien et les problèmes permanents des secteurs de l'automobile et de la foresterie, et cette situation a eu un effet négatif profond sur l'expédition de marchandises vers le sud. Tout à coup, les camionneurs se sont retrouvés avec beaucoup moins de marchandises à transporter à l'aller, ce qui était le principal facteur de croissance de l'industrie depuis 20 ans.

Le début de la crise financière à l'automne et la récession mondiale qui a suivi n'ont fait qu'exacerber une tendance présente depuis longtemps déjà. Nous avons constaté une importante diminution de la circulation de camions à la frontière canado-américaine. Les chiffres de la Public Border Operators Association montrent par exemple que, en février dernier, le nombre de camions qui ont traversé la frontière entre l'Ontario et les États du Michigan et de New-York a continué de chuter. Aux trois postes frontaliers où la circulation est la plus forte, c'est-à-dire le pont Ambassador, le pont Blue Water et le Peace Bridge, la diminution, par rapport au mois correspondant l'an dernier a été de 35 p. 100, 28 p. 100 et 17 p. 100, respectivement. Globalement, la circulation avait diminué de 10 p. 100 en 2008 par rapport à 2001 aux postes de passage des camions de la PBOA. Selon les renseignements que nous a fournis l'Association des camionneurs de la Colombie-Britannique, la tendance est la même aux trois plus importants postes frontaliers de la province.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, les répercussions qui ont touché le transport de marchandises vers le sud ont été particulièrement profondes. Il n'est pas étonnant que le secteur du camionnage se retrouve en déficit commercial. En 2008, la quantité de marchandises transportées du Canada vers les États-Unis par camion a diminué de 6 p. 100 par rapport à 2007, selon les données du département des transports des États-Unis, tandis que la quantité de marchandises transportées des États-Unis vers le Canada par camion a connu une modeste augmentation de 2,4 p. 100.

Selon l'administration du pont Blue Water, le nombre de camions ayant traversé la frontière vers les États-Unis avait diminué de 32 p. 100 en janvier 2009 par rapport à l'année précédente. Globalement, en 2008, le nombre de camions ayant traversé la frontière vers le sud avait diminué de 200 000 ou 22 p. 100 par rapport à la pointe de 2004. En 2007, pour la première fois depuis des décennies, le nombre de camions ayant traversé la frontière vers le Canada a été plus élevé que le nombre de camions ayant traversé la frontière vers les États-Unis, et la tendance se maintient en 2009. Je peux vous dire qu'il n'y a pratiquement aucun signe de rétablissement des volumes de marchandises transportées dans un avenir proche.

Pour ce qui est, donc, de la question des retards à la frontière ces jours-ci, nous ne subissons plus des retards aussi importants que ceux qui ont affectés la frontière au cours des dernières années. Ne voyez cependant pas là-dedans une preuve que tout va bien.

Selon les renseignements que nous a fournis Transports Canada — je vais distribuer les tableaux —, malgré une diminution draconienne des volumes, les temps de passage de la frontière ont à peine changé. Ils fluctuent toujours dans une fourchette très étroite, même si la quantité de marchandises transportées a diminué. En outre, le ralentissement qui touche actuellement les échanges commerciaux masque certains des problèmes découlant du resserrement des contrôles à la frontière canado-américaine au cours des dernières années, qui est en grande partie le fruit d'une série de mesures adoptées par les départements de la Sécurité intérieure et de l'Agriculture, tout cela au nom de la sécurité nationale.

Pas moins de douze grands programmes touchant la sécurité ont été créés aux États-Unis. D'autres facteurs entrent également en jeu, comme les limites des infrastructures — le poste frontalier de Detroit-Windsor étant un excellent exemple à cet égard —, le manque d'uniformité des programmes américains et canadiens, les problèmes touchant le personnel et, sans aucun doute, un certain sentiment protectionniste chez les Américains.

J'ai peur que nous ne voyions le retour des retards prolongés à la frontière lorsque l'économie se rétablira et que la croissance recommencera. Toutes les mesures adoptées au nom de la sécurité ont fait augmenter les frais des entreprises de transport transfrontalier. Je parle de tout ce qui va des programmes visant à assurer la sécurité de la chaîne d'approvisionnement aux nouveaux modes de transmission d'informations aux services frontaliers par voie électronique, en passant par les frais d'inspection des produits agricoles et le coût des diverses cartes de sécurité que doivent posséder les camionneurs.

Je ne suis pas sûr de savoir exactement où se trouve le point critique, mais, ce que nous devons comprendre, c'est que, si nous continuons de faire augmenter les coûts des transports et des échanges, coûts que le secteur du camionnage refile inévitablement aux consommateurs, la compétitivité des biens nord-américains va être sérieusement menacée, et il deviendra difficile de favoriser les investissements directs en Amérique du Nord. Je pense que c'est déjà ce qui se passe.

Tout ce qui affecte l'efficacité, la productivité et la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement de l'Amérique du Nord aura des conséquences importantes pour l'économie canadienne, évidemment, mais aussi pour l'économie américaine, vu le fort degré d'intégration de ces deux économies. Le changement d'administration aux États-Unis offre peut-être l'occasion de prendre du recul pour voir si les choses ont peut-être été un peu trop loin, ou à tout le moins, si nous pouvons trouver des façons d'éviter d'imposer un nouvel ensemble d'exigences coûteuses.

La semaine dernière, la nouvelle secrétaire du département de la sécurité intérieure des États-Unis a formulé plusieurs observations au sujet de la frontière canado-américaine. Pour être tout à fait sincère, je pense qu'elle n'a rien dit de nouveau lorsqu'elle a dit qu'un changement de culture est en cours et que ce changement se reflétera dans la création d'une vraie frontière entre les États-Unis et le Canada. Quiconque s'intéresse de près ou de loin aux enjeux touchant la frontière depuis le 11 septembre le sait bien.

Ce qui devrait préoccuper les Canadiens, c'est la prise de nouvelles mesures, en plus de ce qui a été fait depuis huit ans pour créer cette vraie frontière. Les remarques de la secrétaire semblent indiquer que ce qui s'est fait jusqu'à maintenant est insuffisant. Elle a dit que nous devrions essayer de ne pas nuire aux échanges commerciaux, mais de ne pas nuire « indûment » aux échanges commerciaux. Elle parle d'essayer d'éviter « une division superflue

entre nos responsabilités quant à la sécurité et notre désir de voyager et de pouvoir faire des échanges commerciaux ». Qu'entend-elle par « superflue »?

Comme je viens de le dire, le changement d'administration aux États-Unis offre néanmoins une occasion au Canada. Sommes-nous prêts à la saisir?

L'ACC est d'avis qu'il faut envisager les enjeux relatifs à la frontière et aux échanges avec les États-Unis sous un nouveau jour. Je ne sous-estime en rien la complexité des relations canado-américaines. Cependant, depuis quelques années, l'approche canadienne est à notre avis trop diffuse, et, par moments, cela a nui à notre efficacité dans nos affaires avec nos partenaires du Sud. Trop de ministères du gouvernement fédéral avaient des intérêts ou une responsabilité par rapport à l'un ou l'autre des aspects de la frontière. Nous avons trouvé difficile même de déterminer qui fait quoi dans ce domaine et de favoriser une collaboration entre les différents intervenants. Nous proposons au gouvernement fédéral d'envisager la création d'un comité du Cabinet sur la frontière et/ou d'un poste de ministre ou de haut fonctionnaire responsable de tous les aspects de la frontière.

À nos yeux, les résultats du programme de sécurité et de prospérité et du Conseil nord-américain de la compétitivité ne sont pas très impressionnants. La meilleure période des huit dernières années, pour ce qui est des progrès dans le dossier de la frontière, a peut-être découlé de la conclusion de l'Accord sur la frontière intelligente en 2001; il s'agit des quelques mois qui ont suivi le 11 septembre. Ce qu'il faudrait peut-être, maintenant, c'est un Accord sur la frontière intelligente de 2009.

Nous devrions peut-être aussi regarder ce qui se passe chez nous et nous assurer d'harmoniser le plus possible nos mesures avec celles des États-Unis, par exemple les manifestes électroniques pour les camionneurs, et que nous évitons d'imposer de nouvelles exigences qui viendraient compliquer le passage de la frontière plutôt que de le simplifier.

Nous savons que le comité s'intéresse à l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. Il ne s'agit que de l'un des nombreux programmes qui touchent le transport par camion entre le Canada et les États-Unis, et, pour être franc, ce n'est pas vraiment celui qui m'empêche de dormir la nuit. La reconnaissance de la carte EXPRES comme document établissant la citoyenneté est un très bon pas dans la bonne direction.

Les gens du secteur du camionnage ont eu toutes les occasions d'obtenir les documents appropriés dont ils avaient besoin. Nous avons bombardé nos membres d'informations au sujet de l'échéance qui s'en vient en ce qui concerne la frontière terrestre, et il n'y a absolument aucune excuse, vu la quantité d'informations rendues accessibles par le SDPF et l'ASFC, pour permettre à une entreprise de camionnage de dire qu'elle n'était pas au courant ou qu'elle n'a pas eu suffisamment de temps. Bien sûr, il y aura toujours les gens qui refusent d'écouter, et je ne m'attends pas à ce que tout le monde soit conforme le 1^{er} juin, mais, pour ce qui est de la préparation du secteur du camionnage, je suis convaincu que nous sommes prêts à nous acquitter de nos obligations.

•(0910)

Ce qui nous préoccupe, par rapport à l'IRVHO, ce sont les répercussions que ça va avoir sur la circulation transfrontalière des camions si les automobilistes en général ne sont pas prêts à répondre aux nouvelles exigences. S'il y a des embouteillages sur les routes qui mènent à la frontière américaine parce que les automobilistes ne sont pas préparés, les camions vont être bloqués, et ils ne pourront pas atteindre les voies commerciales et les installations frontalières. L'ACC a fortement encouragé le SDPF à mettre en place un plan d'urgence pour faire face à cette éventualité pour les jours et les semaines suivant l'application des nouvelles règles concernant la frontière terrestre. Je ne peux qu'espérer que le SDPF a suivi notre conseil.

Nous avons également consulté l'Association des camionneurs de la Colombie-Britannique, qui a suivi de près les préparatifs des Jeux Olympiques de 2010. L'hypothèse commune est que les Américains seront nombreux à vouloir assister aux Jeux et qu'il va aussi y avoir une pointe à court terme pendant la circulation de camions à la frontière, en raison de l'augmentation de la demande en denrées alimentaires et autres produits en provenance des États-Unis sur le marché de la Colombie-Britannique.

L'Association des camionneurs de la Colombie-Britannique a travaillé avec le comité organisateur des Jeux de Vancouver et les représentants de la Ville de Vancouver à la mise au point d'un plan de transport pour les Jeux Olympiques. Il est évident que tout ne se passe pas comme d'habitude dans le centre-ville de la ville hôte des Jeux Olympiques, mais les mesures simples comme le fait de communiquer à l'avance les fermetures de route et de mieux utiliser le ramassage et la livraison hors pointe pourraient contribuer à atténuer les répercussions. À la frontière, il sera aussi essentiel que les travaux de construction au poste de Peace Bridge soient terminés à temps et que l'ASFC déploie le personnel nécessaire pour le traitement de volumes accrus et un contrôle resserré des gens qui traverseront la frontière, ce qui devrait être le cas. Tout ça est en cours, et on va sans aucun doute y travailler davantage au fur et à mesure que février 2010 se rapprochera. Néanmoins, à ce moment-ci, le secteur du camionnage n'est pas en proie à la panique par rapport à ce qui pourrait se produire pendant cette période de deux ou trois semaines.

Encore une fois, merci de m'avoir invité à venir témoigner devant vous aujourd'hui. Je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

•(0915)

Le président: Merci, monsieur Bradley.

Nous allons maintenant céder la parole à M. David Stewart-Patterson du Conseil canadien des chefs d'entreprise.

M. David Stewart-Patterson (vice-président directeur, Conseil canadien des chefs d'entreprise): Merci, monsieur le président, et merci de m'avoir de nouveau invité à témoigner devant le comité.

Je trouve que cette invitation tombe particulièrement bien, parce que, la semaine passée, il y a eu une réunion de deux jours à Washington à laquelle ont participé 50 chefs d'entreprise membres du Conseil. Nous avons parlé de beaucoup de choses pendant ces deux journées. Il y a eu des séances avec des gens comme Larry Summers, architecte principal de la politique économique du président Obama. Nous avons eu aussi une longue discussion avec Paul Volcker, l'ancien président de la Réserve fédérale américaine, qui est maintenant président du conseil consultatif du président sur la relance économique, et nous avons aussi eu l'honneur d'être le

premier groupe étranger à rencontrer le nouveau représentant des États-Unis en matière d'échanges commerciaux, Ronald Kirk.

Du côté canadien, en plus de l'ambassadeur Wilson, le ministre de l'Environnement, Jim Prentice, s'est joint à nous, comme le gouverneur de la Banque du Canada, Mark Carney, qui a parlé de l'évolution de la politique monétaire, ainsi que l'un de ses homologues, Kevin Warsh, gouverneur de la Réserve fédérale américaine.

Nous avons pris connaissance des points de vue des deux côtés du spectre politique, notamment ceux du sénateur républicain Lindsey Graham de la Caroline du Sud, et de l'ancien gouverneur du Vermont, Howard Dean, président d'honneur du Comité national du Parti démocrate. Nous avons eu des discussions approfondies avec nos homologues du secteur des affaires, notamment avec Tom Donohue, de la Chambre de commerce des États-Unis, John Castellani, de la Business Roundtable, ainsi que John Engler, de la National Association of Manufacturers.

Évidemment, nous avons parlé de toutes sortes de choses, parce que nous n'en sommes qu'au début du programme, et je serais heureux de vous faire part des idées que nous avons entendues sur les sujets précis qui intéressent les membres du comité.

Permettez-moi de commencer par vous présenter quelques réflexions sur trois sujets importants: les mesures budgétaires et monétaires prises pour faire face à la crise économique actuelle, les échanges commerciaux et le protectionnisme et la défense et la sécurité.

Depuis une semaine à peu près, nous avons été témoins de deux événements importants qui ont eu lieu aux États-Unis, l'un ayant trait à l'acquisition de ce qu'on appelle les actifs toxiques dans le but de stabiliser le bilan des banques, l'autre consistant en la proposition d'une nouvelle approche faisant table rase au chapitre de la réglementation du système financier des États-Unis. Je dois dire que les Américains que nous avons rencontrés, qui sont issus du secteur des affaires, du gouvernement et du milieu universitaire, ont tous dit clairement qu'ils voyaient, qu'ils voient encore, en fait, le système bancaire canadien comme étant peut-être le meilleur système du monde, un excellent exemple de bonne gestion et de saine réglementation. Par conséquent, au moment où ils envisagent une réforme réglementaire, il s'agit de l'un des secteurs où la réglementation américaine va se rapprocher de la nôtre.

Le défi qu'il est essentiel pour le Canada de relever, je pense, c'est de s'assurer que les politiques budgétaires des deux gouvernements qui visent à stimuler nos économies aura pour résultat un renforcement mutuel. Évidemment, les deux gouvernements ont adopté d'importants ensembles de mesures qui commencent à avoir une incidence sur nos économies, mais je dois dire que le vaste ensemble de mesures supplémentaires proposées récemment par le président Obama dans son budget suscitent une controverse assez forte là-bas.

À la base, le débat aux États-Unis ne concerne pas les mesures à court terme qui sont prises. Il porte plutôt sur la question de savoir si la nécessité d'adopter des mesures de stimulation à court terme justifie les importantes nouvelles dépenses qui vont accroître la portée des activités du gouvernement et faire augmenter les coûts de celles-ci de façon permanente, tout ça avec de l'argent emprunté. Le déficit énorme qui va découler de ces seules mesures de stimulation à court terme va avoir des conséquences assez douloureuses à long terme dans ce pays, pour les contribuables comme au chapitre de la croissance économique future. Je pense qu'il est juste de dire que les Canadiens ont appris à leurs dépens que d'importants déficits répétés exigent une part de plus en plus importante des recettes fiscales seulement pour payer les intérêts d'une dette publique de plus en plus grande. À mon avis, la conséquence négative de ce qui est en train de se passer aux États-Unis, c'est que, non seulement il va y avoir des coûts pour les contribuables américains, mais les répercussions sur la croissance économique des États-Unis vont également se faire sentir au Canada.

À court terme, bien entendu, le danger le plus immédiat qui menace l'économie axée sur les exportations du Canada, c'est celui du protectionnisme. Les chefs des pays du G-20 seront réunis ce soir à Londres pour faire le point sur les mesures qu'ils ont prises pour s'attaquer à la crise économique mondiale. En novembre dernier, ils ont promis d'éviter de créer de nouveaux obstacles, que ce soit des obstacles à l'investissement ou aux échanges de biens et services. Cette semaine, ils vont devoir tenir compte des données provenant de diverses sources qui montrent qu'au cours des quelques mois écoulés depuis leur dernière rencontre, au moins 78 mesures de restriction des échanges commerciaux ont été adoptées par différents pays, dont 17 des pays du G-20.

Bien sûr, le Canada a déjà été forcé de s'attaquer de front au protectionnisme, sous la forme de la disposition d'incitation à acheter des produits américains qui faisait partie des lois adoptées aux États-Unis pour stimuler l'économie. Le gouvernement canadien et les chefs d'entreprise ont travaillé dur pour essayer de diluer l'effet de cette disposition, et je dois dire que nous ne manquons pas d'alliés aux États-Unis. En effet, les chefs d'entreprise américains avec qui nous avons discuté à Washington la semaine dernière ont tous dénoncé la politique d'achat de produits américains et dit qu'il s'agissait selon eux d'une politique à courte vue et improductive.

● (0920)

L'administration Obama comprend aussi clairement qu'il est important d'assurer une libre circulation des marchandises. Je pense que nous avons entendu le président lui-même dire cela lorsqu'il était en visite à Ottawa. Nous avons entendu le message, encore plus clairement, à Washington, la semaine dernière, mais la Maison Blanche ne peut contenir totalement les sentiments protectionnistes de certains représentants du Congrès américain.

Le protectionnisme peut cependant déclencher des représailles, et c'est ce qui se passe. Cette même loi qui contient des dispositions visant à favoriser l'achat de produits américains et qui préoccupe le Canada a été à l'origine de l'annulation d'un programme permettant l'accès aux États-Unis aux camionneurs mexicains. Cet accès était garanti au départ par l'Accord de libre-échange nord-américain au début des années 1990, puis il a été retardé ou restreint d'année en année.

L'annulation du projet pilote qui allait permettre un certain accès a enflammé les Mexicains. Le gouvernement mexicain a immédiatement répliqué en imposant de fortes augmentations des tarifs pour toutes sortes de produits d'importation provenant de certains États clés. Cette mesure a à son tour déclenché une réaction politique aux

États-Unis. L'administration Obama a déjà promis d'essayer de faire renverser sa décision au cours du mois qui vient.

Néanmoins, la pression protectionniste, que ce soit aux États-Unis, ici ou ailleurs dans le monde, ne va pas cesser. Lorsque les temps sont durs, les gens ont tendance à se replier sur eux-mêmes. C'est une réaction naturelle. Les leçons que nous avons tirées de la Grande dépression, dans les années 1930, sont cependant claires: en construisant les murs autour des pays, on ne fait que s'assurer que la crise économique sera plus profonde et durera plus longtemps. Ainsi, lorsque les chefs des pays du G-20 vont se réunir à Londres, nous allons assurément leur demander de renouveler la promesse qu'ils ont faite en novembre et de la renforcer, en prenant des mesures pratiques supplémentaires pour prévenir, dénoncer et supprimer les nouveaux obstacles aux échanges de biens comme de services.

Pour ce qui est des relations bilatérales, les obstacles au transport des biens et au déplacement des gens entre le Canada et les États-Unis ne découlent pas que de motifs commerciaux, bien entendu. Depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001, les mesures de sécurité accrues ont fait en sorte qu'il est plus long et coûte plus cher de traverser la frontière canado-américaine. Le résultat de l'élection présidentielle de 2008 aux États-Unis constitue une importante occasion de renouvellement de la relation bilatérale et des progrès à cet égard, à mon avis, mais les Canadiens ne devraient pas s'attendre à ce que l'appareil de sécurité américain soit démantelé d'un coup.

Comme mon collègue l'a mentionné, la secrétaire à la Sécurité intérieure, Janet Napolitano, l'a dit très clairement. Elle a fait une allocution la semaine dernière: les menaces très réelles qui préoccupent les États-Unis n'ont pas disparu et ne vont pas disparaître de sitôt.

L'attitude de nos voisins face à la sécurité a changé profondément le 11 septembre 2001, et les Canadiens devront continuer de vivre avec les conséquences de ça. La plus immédiate, bien entendu, c'est l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, dont il est clair en ce moment qu'elle va se dérouler comme prévu, et qui va avoir pour effet que le passeport sera exigé à partir de juin même aux postes frontaliers terrestres.

Cela dit, je pense que les deux pays ont tout intérêt à ce que la frontière fonctionne le mieux possible. Je pense que c'est la raison pour laquelle nous avons vu des provinces et des États travailler en collaboration à mettre au point des choses comme les permis de conduire améliorés pouvant servir à la place des passeports. C'est pour ça que les deux pays investissent massivement dans l'infrastructure frontalière. L'annonce la plus récente, ici, au Canada, concernait bien entendu le pont Blue Water. C'est aussi pour ça que la secrétaire Napolitano a eu une première rencontre très productive plus tôt au cours du mois avec le ministre de la Sécurité publique du Canada, Peter Van Loan.

À mon avis, la chose la plus encourageante qui est ressortie de cette rencontre, c'est l'entente visant à revoir l'idée de précontrôle aux postes frontaliers terrestres. On peut réduire de beaucoup les problèmes de circulation en installant un poste frontalier à l'entrée d'un goulot d'étranglement comme un pont ou un tunnel, où les véhicules s'entassent habituellement.

Les négociations devant mener au lancement du premier projet pilote de précontrôle au Peace Bridge entre Buffalo et Fort Erie sont tombées à l'eau l'an dernier. Il semble que cette idée, au moins, est de nouveau envisagée. Il va falloir attendre de voir si elle va être appliquée et à quelle vitesse.

À long terme, l'évolution du dossier de la gestion de la frontière dépend en fait de la mesure dans laquelle les deux pays ont confiance dans la volonté et la capacité de l'autre de sécuriser sa frontière. Je pense que le premier ministre Harper l'a dit très clairement lors de la visite du président Obama à Ottawa: « Une menace envers la sécurité nationale des États-Unis représentera toujours une menace directe pour notre pays. » C'est un message qui était très clair et qui a très bien passé aux États-Unis.

Je trouve que le président Obama a été tout aussi clair dans la réponse qu'il a donnée à l'époque: « nous n'avons aucun doute quant à l'engagement du Canada en matière de sécurité... » Dans ce contexte, il est important de comprendre la valeur que les Américains accordent à notre alliance et notre collaboration générale dans le domaine militaire. Pendant la rencontre à Washington, nous avons constamment entendu les Américains exprimer une gratitude sincère à l'égard des sacrifices que les Canadiens et les Canadiennes font, en Afghanistan surtout.

Lorsque nous combattons aux côtés des Américains contre les Talibans, nous défendons les valeurs communes, des valeurs comme le respect des droits de la personne et la règle de droit. Ce sacrifice que nous faisons ensemble pour défendre des principes fondamentaux est à la base d'une confiance et d'un respect mutuels. C'est cette confiance et ce respect mutuels qui, selon moi, font qu'il est plus facile de composer avec les irritants qui surviennent au quotidien et avec les choses plus pratiques comme la gestion de la frontière.

• (0925)

Ça pave également la voie à une collaboration accrue en matière de sécurité mutuelle, comme la secrétaire Napolitano l'a dit la semaine dernière lorsqu'elle a invité les gens à réfléchir à une vision de notre frontière commune dans 20 ans.

Pour conclure, monsieur le président, avec la crise économique mondiale, il est essentiel que le Canada travaille en étroite collaboration avec ses partenaires du monde entier. Surtout, je pense que cette crise a créé un besoin important et une excellente occasion de renforcer nos relations bilatérales avec les États-Unis. Au moment d'envisager cette occasion qui s'offre à nous, nous devons tenir compte du fait que le nouveau président a beaucoup de pain sur la planche. La tâche qui l'attend est colossale. C'est donc à nous, les Canadiens, les amis, les voisins et les alliés des Américains, de prendre l'initiative et de proposer une façon d'approfondir cette relation.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Stewart-Patterson.

Pour les dernières observations que nous allons écouter, nous allons céder la parole à M. Laurin, des Manufacturiers et exportateurs du Canada.

Vous avez la parole, monsieur Laurin.

M. Jean-Michel Laurin (vice-président, Politiques d'affaires mondiales, Manufacturiers et exportateurs du Canada): Bonjour.

Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs les membres du comité, de m'avoir invité à témoigner au nom des Manufacturiers et exportateurs du Canada au sujet de votre étude des relations canado-américaines. Nous sommes heureux de pouvoir participer à cette étude.

Avant de commencer, j'aimerais dire quelques mots au sujet de l'association que j'ai le privilège de représenter.

[Français]

Manufacturiers et exportateurs du Canada est la principale association industrielle et commerciale au Canada. Nous représentons des entreprises manufacturières et exportatrices dans chacune des provinces canadiennes ainsi que dans chacun des secteurs industriels. La fabrication et l'exportation au Canada sont les deux principaux secteurs d'activité de notre économie. La fabrication représente 16 p. 100 du PIB et l'exportation, 21 p. 100.

Au Canada, la fabrication représente 605 milliards de dollars d'expéditions manufacturières annuellement. On parle vraiment d'une industrie qui occupe une très grande place dans l'économie canadienne. L'an dernier, il y a eu pour 483 milliards de dollars d'exportations. Cela représentait près de deux millions d'emplois directs partout au Canada.

[Traduction]

Pour ce qui est du sujet du débat d'aujourd'hui, je pense que votre étude est très importante à nos yeux parce que les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis sont très importants pour le Canada, et, évidemment, nos membres qui assurent la majeure partie de nos échanges commerciaux avec les États-Unis. Quelque 39 p. 100 des produits fabriqués au Canada sont vendus aux États-Unis. C'est donc près de la moitié de ce que nous fabriquons dans nos usines qui est vendu aux États-Unis. En fait, c'est notre principal marché. Nous vendons davantage de produits aux États-Unis, une plus grande partie de notre production industrielle que ce que nous vendons au Canada. De plus, 78 p. 100 des biens que le Canada exporte sont vendus aux États-Unis, qui est donc notre principal partenaire commercial, comme vous le savez. Si l'on exclut le secteur du pétrole et du gaz, 72 p. 100 de la marchandise d'origine industrielle qui est expédiée, des exportations industrielles, vont vers les États-Unis.

En fait, nos exportations vers des États comme le Michigan, l'Illinois, New York, la Californie, Washington, l'Ohio, la Pennsylvanie, le Minnesota et le Texas, si on les prend séparément, si on prend nos exportations vers chacun de ces États, sont plus importantes que nos exportations vers notre deuxième partenaire commercial, c'est-à-dire le Royaume-Uni. Non seulement nous exportons davantage de marchandises vers le Texas que vers le Royaume-Uni, mais nous exportons également plus de produits vers le New Jersey que vers le Japon, vers le Tennessee que vers la Chine, vers le Montana que vers le Mexique, et ainsi de suite.

Mais je pense que certaines choses doivent être dites. Je pense que, lorsque nous allons à Washington et lorsque nos membres vont à Washington, il faut faire passer le mieux possible le message selon lequel les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis sont très importants pour l'économie américaine aussi. Vous savez, le Canada est le principal pays de destination des exportations américaines. L'an dernier seulement, les États-Unis ont vendu au Canada des biens d'une valeur de 260 milliards de dollars. En réalité, les exportations vers le Canada dépassent de 38 milliards de dollars les exportations vers le Mexique et la Chine combinés. Il s'agit donc d'une relation commerciale assez étroite et d'un marché assez important pour les manufacturiers et les exportateurs des États-Unis.

Les exportations représentent 13 p. 100 de l'économie américaine, ce qui est donc une partie importante de l'économie américaine, et, en fait, les exportations sont l'un des secteurs de cette économie qui se portent le mieux, si l'on envisage les cinq dernières années. Les Américains ont pu compter sur les exportations pour assurer la croissance de leur économie. On entend souvent parler du déficit commercial de plus en plus important lorsqu'on va à Washington, mais, si on examine le secteur des produits manufacturés des États-Unis et les échanges avec les pays avec lesquels ils ont conclu une entente de libre-échange, les États-Unis ont en fait un excédent commercial. Lorsqu'on parle de pays comme le Canada et d'autres pays avec lesquels les États-Unis ont des ententes commerciales, ils ont un excédent commercial au chapitre des produits manufacturés.

Je pense qu'un message important que nous essayons aussi de faire passer, c'est que le Canada et les États-Unis fabriquent des choses ensemble. Nous estimons qu'environ 70 p. 100 des échanges canado-américains se font dans un secteur, et que 40 p. 100 de ces échanges se font au sein d'une société et entre sociétés affiliées. Environ le tiers de nos exportations vers les États-Unis sont constituées de produits qui ont été importés des États-Unis au préalable. Autrement dit, nous importons des composants des États-Unis, puis nous exportons des produits finis vers les États-Unis, et l'inverse est vrai aussi.

Une autre chose que nous pouvons dire aux Américains, c'est que, lorsqu'on envisage les exportations américaines vers les différentes provinces, on constate qu'elles sont souvent plus importantes que vers les pays pour lesquels... on ne penserait pas que le marché d'exportation serait aussi important. Les exportations américaines vers l'Ontario, par exemple, étaient l'an dernier plus importantes que les exportations vers la Chine et l'Allemagne combinées. Il s'agit donc d'un marché assez important, et la liste se poursuit. Si on prend l'exemple du Manitoba, les exportations américaines vers cette province sont plus importantes que les exportations vers la Russie.

Pour ce qui est de nos priorités par rapport aux relations commerciales entre le Canada et les États-Unis, je pense évidemment — et David a parlé de ça plus en détail dans son exposé — que les mesures prises par le gouvernement américain pour s'attaquer à la crise économique actuelle et les mesures mises en place pour veiller à ce que l'économie puisse se rétablir rapidement sont certainement une question prioritaire pour nos membres dans l'ensemble. Lorsqu'on parle de la situation à la frontière, dont je sais que c'est une question précise sur laquelle vous vous penchez, 79 p. 100 de nos membres ont déclaré dans le cadre de notre enquête annuelle que la réduction des obstacles réglementaires à l'expédition transfrontalière fait partie de leurs priorités. C'est donc un enjeu très important à nos yeux.

Par ailleurs, je sais que vous étudiez également l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. Nos membres sont préoccupés par l'entrée en vigueur de cette initiative cet été, ou ce printemps, en fait. Ce qui nous préoccupe, c'est que nos membres pourraient subir des retards plus importants à la frontière à cause de ça. Selon la quantité de personnel et le temps qu'il faudra aux voyageurs pour traverser la frontière, même s'il y a davantage de personnel, nous avons peur que les véhicules s'entassent tout simplement sur les routes menant aux points d'entrée, ce qui pourrait engendrer des retards importants à la frontière pendant l'été et même pendant l'automne. C'est assurément quelque chose qui préoccupe nos membres, vu que beaucoup d'entreprises fonctionnent selon le principe du juste-à-temps.

● (0930)

Lorsqu'on examine les autres problèmes qui s'en viennent aux États-Unis, notre préoccupation, c'est que beaucoup des nouvelles exigences en matière de sécurité de la frontière vont avoir un effet négatif sur les chaînes d'approvisionnement en Amérique du Nord. Nous avons constaté qu'il y a de plus en plus d'inspections à la frontière ou que la proportion est accrue, et mes collègues de l'ACC en ont parlé tout à l'heure. C'est le cas même si nos membres ont investi assez massivement au cours des dernières années dans les nouveaux programmes visant les expéditeurs de confiance, qui sont censés faire en sorte que les entreprises qui investissent dans ces programmes, qui y sont admissibles et qui sont des partenaires dans la lutte contre le terrorisme ou dans le domaine de la protection, aient à subir moins d'inspections ou puissent faire entrer plus facilement leurs produits sur le marché américain. Malgré tout, nos membres disent qu'ils subissent davantage d'inspections à la frontière.

Je pense qu'une autre de nos priorités, c'est de nous assurer dans la mesure du possible de travailler conjointement avec les Américains à l'adoption d'une approche commune en matière de sécurité; autrement dit, faire une meilleure évaluation du risque que posent les marchandises qui entrent dans nos ports et des choses qui entrent sur le continent, de façon à avoir à faire moins d'inspections à la frontière terrestre.

Nous sommes également préoccupés par les nouvelles exigences en matière de déclaration de la marchandise qui vont être mises en place aux États-Unis, parce que celles-ci vont faire augmenter le coût des affaires. Une autre chose qui nous préoccupe, ce sont les nouveaux frais d'inspection à la frontière, qui viennent souvent d'autres départements que celui de la Sécurité intérieure, mais qui sont souvent administrés par celui-ci et par le Service des douanes et de la protection de la frontière.

Enfin, comme je l'ai dit déjà, les retards à la frontière sont assurément l'une de nos préoccupations importantes, parce que ces retards ont une incidence sur les échéances de livraison et sur notre capacité d'être concurrentiels du point de vue du « juste à temps » et qu'ils finissent toujours par être plus nuisibles aux entreprises canadiennes qu'à quiconque.

Une autre question qu'il faut soulever — je ne pense pas que ça fait partie de l'ordre du jour de la séance, mais ce ne serait pas juste pour mes membres si je ne la soulevais pas —, c'est celle des exigences relatives à l'achat de produits américains qui ont été créées dans le cadre de l'ensemble des mesures de stimulation. C'est évidemment quelque chose qui nous préoccupe. Nous travaillons en collaboration très étroite avec l'ambassadeur Wilson et avec le personnel de l'Ambassade canadienne à Washington. Nos membres nous fournissent constamment de l'information. Évidemment, on en parle un peu moins dans les médias en raison de certains des commentaires faits par l'administration, selon lesquels ces exigences ne contreviennent à aucun accord commercial conclu par les États-Unis. Cependant, une bonne partie de l'approvisionnement que ces dépenses visant à stimuler l'économie vont financer va être effectuée par les gouvernements des États et les administrations municipales, qui ne sont visés par aucun accord commercial. Nous consultons donc nos membres pour obtenir l'information la plus précise possible pour nous assurer de pouvoir la transmettre à nos collègues et à nos alliés de Washington.

Pour conclure, l'un des messages clés que nous devons selon moi faire passer lorsque nous allons aux États-Unis, c'est que le Canada est important pour les États-Unis, parce que nous fabriquons des choses ensemble. Nous faisons partie de chaînes d'approvisionnement intégrées. Je pense que David a dit avec raison que nous sommes des partenaires en matière de sécurité aussi. Nos industries de la défense sont également très intégrées. En réalité, le Canada fournit de nombreux produits novateurs et de nombreuses solutions au secteur de la défense des États-Unis auxquels celui-ci n'aurait pas accès si le Canada n'était pas un important allié pour lui.

Nous devons assurer une meilleure coordination des programmes et des politiques. Par exemple, les deux gouvernements ont mis au point de nouveaux cadres pour vérifier que les produits sont sûrs et que les consommateurs sont en sécurité. Dans bien des cas, je pense qu'il serait sensé de faire en sorte que ces programmes et politiques soient mieux intégrés. Je pense que nous devons entretenir un dialogue plus constructif, non seulement entre les gouvernements, mais également entre législateurs. Je sais que le travail du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis a été très utile à cet égard et je sais que votre travail va l'être également.

Je pense qu'il est important d'assurer la coordination avec l'Ambassade canadienne à Washington, parce que les gens qui y travaillent ont organisé récemment un certain nombre d'initiatives de défense des intérêts auxquelles nous avons pris part. Je sais que certains de mes collègues d'autres associations y ont pris part aussi, et je sais que certains de nos membres qui exploitent des usines et des entreprises aux États-Unis ont essayé plutôt activement de faire passer ces messages aux législateurs américains.

Enfin, j'aimerais vous dire que vous pouvez compter sur la collaboration des Manufacturiers et exportateurs du Canada pour la suite de votre étude. En réalité, nous avons depuis peu un bureau à Washington. Le conseiller de notre président, qui est là-bas, connaît beaucoup de représentants des associations commerciales des États-Unis, qui, comme David l'a dit, peuvent être des alliés importants pour ce qui est de faire passer certains des messages que nous devons faire passer à Washington.

Voilà qui conclut mes observations. J'ai hâte de répondre à vos questions.

Merci.

● (0935)

Le président: Merci, Jean-Michel.

Vous avez fait d'excellentes déclarations préliminaires. Je pense que ça nous donne une bonne base pour le débat.

Je voudrais simplement dire tout de suite que nous avons des choses à régler après avoir entendu les témoins. Il s'agit de deux ou trois motions. Je vous proposerais peut-être d'essayer de faire un premier tour de table complet, c'est-à-dire de permettre au plus grand nombre de députés d'intervenir en une heure, ce qui nous laissera de 15 à 20 minutes pour nous occuper des motions à la fin. Je pense que ça devrait faire l'affaire.

Là-dessus, merci encore une fois de vos déclarations préliminaires; je cède la parole au vice-président, John Cannis, pour le début de la période de questions. Nous allons essayer de nous en tenir à sept minutes chacun, questions et réponses comprises. Merci.

Monsieur Cannis.

M. John Cannis (Scarborough-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Permettez-moi de vous souhaiter de nouveau la bienvenue, messieurs, au moment où nous poursuivons notre étude. Merci. Permettez-moi surtout de vous remercier au nom de nos électeurs, parce qu'eux aussi nous posent des questions, puisque leur gain-pain et leur emploi dépendent du résultat des séances.

Par exemple, David, vous avez parlé de la situation de l'association des camionneurs, des manufacturiers, entre autres. Nous devons aussi répondre aux questions des représentants des entreprises de nos circonscriptions, les petites, moyennes et grandes entreprises, qui souhaitent que les affaires aillent bien, ou même simplement que leur survie soit possible.

J'ai écouté vos observations, et je suis vraiment perplexe et je ne sais pas quel message transmettre à mes électeurs. Je vais parler de tout en même temps pendant un instant, mais c'est simplement parce que plusieurs choses ont été mentionnées.

David, vous avez parlé des dernières rencontres auxquelles vous avez participé aux États-Unis. J'ai l'impression que les messages sont extraordinaires. Le message du premier ministre au sujet de la sécurité, par exemple, est positif, comme celui du président. Ça semble s'arrêter là, parce que je ne pense pas que les Américains sont sortis de cette mentalité post-11 septembre de bunker qui était celle de George W. Bush. Nous avons tous été contents de recevoir ce message.

Il y a une question que j'aimerais poser, et je voudrais que la réponse soit courte, s'il vous plaît. Ici, au Canada, il y a un comité qui se penche sur les façons d'améliorer, d'appuyer, de resserrer, peu importe, ce lien extraordinaire que nous entretenons. Y a-t-il un comité du même genre aux États-Unis? Nous entendons citer des chiffres qui ont trait à notre situation, à la leur, des choses comme « des chiffres importants » et « le partenaire commercial le plus important ». Accordent-ils autant d'importance à cette relation que nous? Pouvez-vous me donner une réponse courte à cette question?

● (0940)

M. David Stewart-Patterson: Je pense que les États-Unis sont beaucoup plus importants dans nos relations avec le reste du monde que nous ne le sommes dans les leurs. C'est un déséquilibre inévitable, vu leur influence sur l'économie mondiale et le contexte plus général de la sécurité dans le monde. La question du Canada ne va jamais être aussi importante à Washington que l'est celle de notre relation avec les États-Unis, ici, à Ottawa. C'est la réalité avec laquelle nous devons composer.

M. John Cannis: D'accord.

Vous avez parlé de la secrétaire d'État, Mme Napolitano, et des commentaires positifs qu'elle a faits. Je n'ai pas entendu beaucoup de commentaires positifs. Peut-être le sont-ils, mais ils n'ont pas d'orientation. Lorsqu'on parle de la situation de notre frontière commune dans 20 ans, c'est tellement ridicule. Si je dis ça à mes électeurs, ce qu'ils vont immédiatement me répondre, mes chers amis, c'est: pouvez-vous régler le problème qui se pose actuellement?

À la suite des événements du 11 septembre, par exemple, notre gouvernement a fait preuve de beaucoup de sérieux et a été très proactif dans la promotion des investissements et des nouveaux outils technologiques visant la création d'une frontière intelligente. Nous avons fait un grand pas en avant. Nous étions en avance sur les Américains. Nous le savons. Ils n'étaient pas prêts. Néanmoins, nous avons été critiqués, et on a dit que nous n'en avions pas suffisamment fait. Pourquoi, David?

M. David Stewart-Patterson: Si on se remet dans le contexte, il est évident qu'ils étaient en état de choc par rapport à ce qui leur est arrivé. Ils ont eu une réaction très forte.

Le côté positif des conséquences immédiates des événements du 11 septembre, c'est que nous avons créé des liens personnels forts en haut lieu. Je pense que ça a mené à une collaboration extraordinaire dans le cadre du premier accord bilatéral sur la frontière intelligente. Je pense que c'est à cet égard qu'il y a aujourd'hui une nouvelle occasion à saisir. C'est aussi à cet égard que les propos qu'ont échangés le président Obama et le premier ministre Harper en février me réconfortent. Il s'agit du signe nécessaire pour faire avancer les choses dans cette direction. La confiance est quelque chose qui se renforce avec le temps. Je trouve que nous avons fait preuve d'une importante capacité de collaborer dans le cadre de toutes sortes d'initiatives conjointes.

Du point de vue du Canada, le temps est venu de promouvoir le passage au prochain degré de collaboration. Nous avons déjà une collaboration du côté militaire, un commandement binational dans le cadre de NORAD. Il faut vraiment que nous examinions les possibilités offertes par une approche binationale en matière de gestion de notre frontière commune. Je ne pense pas nécessairement que ça va se faire d'un seul coup. Il va falloir faire des projets pilotes. Il va falloir renforcer le lien de confiance au fil du temps, mais je pense que c'est l'idée à laquelle il faut travailler à court terme. Ça ne va peut-être pas être parachevé avant 10 ou 20 ans, mais il faut commencer quelque part. C'était l'idée du premier accord sur la frontière intelligente. On commence par prendre de petites bouchées, et on renforce les habitudes de collaboration avec le temps.

M. John Cannis: Nous pouvons admettre ça, et c'est un excellent point de départ. Les deux chefs ont donc fait des commentaires positifs. On a fait des investissements. Selon vous, quelle serait la troisième étape? Il y en a probablement une quatrième et une cinquième aussi.

Nos chefs établissent une ligne directrice ou envoient un message à leur pays. Des investissements sont faits. Je vais parler des mesures de stimulation dans ma dernière question. Quelle serait à votre avis la troisième étape qu'il faudrait franchir? Nous sommes présents là-bas. Je sais que notre comité est là-bas. Notre comité sénatorial y est. Nous rencontrons les gens. Nous les mobilisons. Nous leur exposons les faits quant aux mesures que nous avons prises. Est-ce que ça nous permet de franchir la première étape?

M. David Stewart-Patterson: Je pense que ce dont vous parlez, pour ce qui est de la relation entre les législateurs, est une importante partie de ça.

Dans le milieu des affaires, nous avons été très actifs auprès de nos homologues américains, dans le contexte bilatéral comme dans le contexte trilatéral, mais, ces jours-ci, il est particulièrement important de souligner le lien avec le fait que les deux pays ont un grave problème à régler sur le plan économique. Nos deux pays doivent relever le même genre de défi, et il va être essentiel que nous travaillions ensemble sur des questions comme celle de la sécurité si nous voulons faire avancer les choses pour ce qui est de faire en sorte que nos économies soient de nouveau concurrentielles et de retrouver une période de croissance, plutôt que de déclin, le plus rapidement possible.

Je pense qu'il y a un argument très puissant en ce moment dans le fait de dire à nos homologues qu'il faut assurer le fonctionnement du processus de sécurité parce que c'est essentiel pour que nos économies fonctionnent, mais il faut que ça vienne de toutes parts. Il faut que le gouvernement fédéral dise à celui de l'autre pays, que

les États le disent aux provinces et que les entreprises le disent aux entreprises de l'autre pays. Nous devons tous faire notre part à ce sujet.

• (0945)

M. John Cannis: Je pense que Sam...

M. Sam Boutziouvis (vice-président, Économie et commerce international, Conseil canadien des chefs d'entreprise): Monsieur Cannis, c'est une question très importante.

Nous devons ajouter que le cabinet du président Obama compte deux personnes qui étaient auparavant chargées du dossier de la frontière parmi ses membres les plus importants. Il s'agit de la secrétaire d'État, Hillary Clinton, et de Janet Napolitano.

Mme Napolitano a dit qu'elle s'intéresse à la question de la frontière nord; elle connaît davantage la question de la frontière sud. La secrétaire Clinton connaît le dossier de la frontière nord. La présence de ces deux éléments importants au sein du cabinet du président Obama nous offre une excellente occasion d'essayer d'influencer l'évolution de la relation entre le Canada et les États-Unis.

Ensuite, avec tout le respect que je vous dois, nous devons présenter des idées. Il faut que les Canadiens prennent l'initiative pour ce qui est du tour qu'ils souhaitent que la relation entre les deux pays prennent. C'est tout simplement un axiome des relations que le Canada et les États-Unis ont entretenues au cours des 150 années écoulées depuis...

M. David Stewart-Patterson: Ça découle de l'asymétrie qui tient au fait qu'ils occupent une place plus importante dans notre stratégie que nous dans leur vision d'ensemble.

M. Sam Boutziouvis: Avec tout le respect que je vous dois, encore une fois, nous avons eu une occasion. Les Américains ont proposé l'idée d'un périmètre de sécurité au début des années 2000. Nous n'avons pas suivi cette voie. À l'époque, l'idée était devant nous tous. C'est une idée que nous avons tous examinée. Notre groupe d'entreprises l'a recommandée au gouvernement; nous n'avons pas suivi cette voie.

Aujourd'hui, la secrétaire Napolitano demande aux gens comment ils entendent notre frontière commune dans 10 ou 20 ans. Nous devrions concevoir et structurer nos arguments ensemble. Nous devrions faire des consultations pour déterminer comment nous, les Canadiens, envisageons la frontière dans 10 ou 20 ans. Les pré-contrôles et la gestion conjointe de la frontière sont des préceptes ou des concepts fondamentaux sur le sens desquels nous devrions nous pencher. Nous devrions répondre à des questions très difficiles au sujet de notre relation dans l'avenir.

M. John Cannis: Merci, monsieur le président.

Nous devrions inviter la secrétaire Napolitano à faire une visite au Canada, dans ce cas, et peut-être ainsi entamer une démarche.

Merci, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Cannis.

Monsieur Cardin, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Serge Cardin (Sherbrooke, BQ): Merci, monsieur le président.

Messieurs, bonjour. On a eu l'occasion de rencontrer l'association Manufacturiers et exportateurs du Canada à quelques reprises, de même que les chefs d'entreprise. C'est la première fois depuis longtemps qu'on reçoit l'Alliance canadienne du camionnage.

Au fond, vous dépendez un peu des chefs d'entreprise, des manufacturiers et des exportateurs. Le rythme de vos affaires a diminué de façon importante; c'est la frontière qui vous cause de grands problèmes.

Depuis que certaines mesures ont été mises en oeuvre, le processus est-il plus rapide qu'auparavant? De quelle façon pourrait-on améliorer la situation?

[Traduction]

M. David Bradley: C'est une question qui est plutôt vaste. Je dirais qu'il n'y a pas eu d'amélioration. Si je compare la situation avec celle qui existait le 10 septembre 2001, non. Il est clair qu'il y a eu un resserrement des contrôles à la frontière, et ça a des répercussions sur les relations commerciales et notre capacité de livrer concurrence au reste du monde, non seulement comme pays, mais aussi comme continent.

La question de savoir ce qu'il faut faire dans ce domaine est complexe. Évidemment, il faut faire de la promotion, essayer de convaincre les Américains que nous sommes importants pour eux — non pas que nous sommes aussi importants pour eux qu'ils ne le sont pour nous dans la relation économique, mais que nous sommes importants. Cependant, dans le domaine politique comme dans celui des affaires, les Américains sont des gens plutôt pragmatiques. Nous avons parfois tendance — c'est peut-être un peu un complexe d'infériorité que nous avons — à consacrer beaucoup d'énergie et d'attention au fait de nous assurer qu'ils savent que nous existons et que la frontière est une chose importante, mais nous ne faisons pas grand-chose de plus. Lorsque nous avons affaire au Congrès, lorsque nous avons affaire aux législateurs, il faut présenter des solutions. Les membres du Congrès sont là pour proposer des projets de loi et faire adopter des lois, et nous devons leur proposer quelque chose.

Je ne sais pas s'il faut chercher bien loin. Dans la première version du partenariat pour la sécurité et la prospérité, le plan de match consistait à dire qu'il n'y avait pas de panacée, qu'il fallait proposer une liste exhaustive des choses à faire. Il se peut qu'aucune de ces mesures ne semble particulièrement importante, ce n'est pas le genre de choses qui font les manchettes, mais, ensemble, elles vont avoir un effet concret sur l'amélioration de la situation à la frontière. Ce qui est arrivé avec le temps, dans le cadre du PPS, c'est qu'on a eu l'impression que nous ne pouvions pas nous occuper de 350 questions, même d'importance mineure, et qu'il fallait que nous présentions les trois ou quatre plus importantes à nos yeux. À ce moment-là, nous avons perdu le fil. Il n'y a pas de panacée, et nous finissons par parler de choses qui seront peut-être importantes dans l'avenir, mais nous vivons tous dans le présent.

Je pense que nous devons mobiliser les Américains dans de nombreux dossiers, mais nous devons proposer des solutions, des solutions concrètes. Nous avons un peu raté notre coup à cet égard, et nous avons essayé de les mobiliser de nouveau en leur disant que nous sommes importants pour eux.

• (0950)

[Français]

M. Serge Cardin: J'ai une dernière question à poser avant de céder la parole à mon collègue. Voulez-vous dire qu'il n'y a aucun lieu de rencontre ou de discussion continue pour régler les problèmes de l'industrie du camionnage à la frontière?

[Traduction]

M. David Bradley: Je pense que c'est peut-être en partie de là que vient le problème. Il y a toutes sortes de processus en cours, toutes sortes de tribunes où ce genre de choses sont débattues. Le problème

tient à la coordination, au fait de réunir les ministères. Au cours des dernières années, quatre ou cinq ministres m'ont dit qu'ils étaient responsables de la frontière, ce qui veut dire que personne ne l'est vraiment. Il faut assurer une meilleure coordination, adopter une approche et un plan d'attaque plus précis. Je pense que la façon d'y arriver, c'est de proposer un accord, plutôt que de proposer un processus parce que ça semble être la chose à faire.

[Français]

M. Serge Cardin: Je cède la parole à mon collègue.

[Traduction]

Le président: Monsieur Guimond.

[Français]

M. Claude Guimond (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, BQ): Voici le constat: la frontière cause beaucoup de problèmes. Le temps d'attente est passé de quelques minutes à plusieurs heures. C'est un grand problème. Vous parlez beaucoup de la nécessité d'élaborer des politiques communes et des approches bilatérales avec les États-Unis, mais il faut aussi tenir compte du fait que nous sommes liés au Mexique par l'ALENA. Or, vous n'avez pas du tout parlé du Mexique, dans vos interventions.

Que pensez-vous de l'ALENA et du Mexique? On sait que ce pays est un partenaire économique majeur et qu'il a des problèmes à la frontière des États-Unis.

M. David Stewart-Patterson: En effet, le Mexique est un partenaire essentiel dans le contexte nord-américain. L'ALENA existe depuis des années. Le Conseil canadien des chefs d'entreprise fonctionne comme un secrétariat pour le Conseil nord-américain de la compétitivité. Il s'agit de gens d'affaires des trois pays qui ont fait part de différents avis aux leaders des trois pays dans le contexte trilatéral du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité. Nous parlons et travaillons beaucoup avec nos homologues et nous avons discuté avec les trois gouvernements pour essayer de trouver des solutions trilatérales. Les frontières constituent encore un des dossiers centraux de ces discussions. En ce moment, nous ne connaissons pas l'avenir du processus trilatéral, mais nous espérons qu'il va continuer sous une forme ou une autre. On verra ce qui va se passer.

Pour le moment, le Canada doit tenir des discussions bilatérales avec les États-Unis parce que les problèmes à la frontière canado-américaine sont différents, sous plusieurs aspects, de ceux à la frontière américano-mexicaine. Il faut donc essayer de trouver des solutions au Canada pour régler nos problèmes à la frontière. On peut avoir des discussions trilatérales également, mais il faut d'abord s'attarder un peu plus aux discussions bilatérales. Cela va donner des résultats plus rapidement.

• (0955)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Julian.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci, monsieur le président. Merci à nos témoins.

Monsieur Patterson, c'est un plaisir de vous revoir. Nous ne sommes pas d'accord sur de nombreuses questions, mais je pense qu'il est possible que nous nous entendions sur certaines questions, que je veux aborder.

Tout d'abord, vous avez peut-être entendu dire, dans les témoignages qui ont été présentés au comité il y a quelques semaines, que le budget total de promotion des produits canadiens aux États-Unis — ce vaste marché qu'est notre principal partenaire commercial — est, avons-nous constaté il y a quelques semaines, de 3,4 millions de dollars. C'est pour un marché de 250 millions de personnes. Ce budget est plus petit que le budget de promotion d'une entreprise de taille moyenne du Lower Mainland. Alors pour commencer, j'aimerais vous demander si vous pensez que c'est un budget lamentable, surtout en comparaison avec d'autres administrations — l'Union européenne, par exemple, dont le budget de promotion du secteur vinicole seulement est de 125 millions de dollars?

M. David Stewart-Patterson: Je pense qu'il y a là-dedans un élément philosophique. Dans quelle mesure les gouvernements devraient-ils être responsables de la promotion des produits des entreprises? Lorsque vous parlez d'un budget, vous parlez d'un budget du gouvernement, et je pense que les entreprises canadiennes qui vendent leurs produits aux États-Unis dépensent considérablement plus d'argent que ça pour la promotion de leurs biens et leurs services sur ce marché. Je pense que, en grande partie, si une entreprise veut vendre quelque chose, c'est sa responsabilité d'en faire la promotion.

Cela dit, je pense que le Canada n'arrive pas à accroître suffisamment le nombre de ses exportateurs. L'idée d'aide gouvernementale est plus importante pour les entreprises qui essaient de percer de nouveaux marchés, que ce soit aux États-Unis ou ailleurs.

M. Peter Julian: Est-ce que vous dites que c'est ni oui ni non?

M. David Stewart-Patterson: Je dois exprimer le point de vue des grandes entreprises, et, dans ce contexte, il est important de reconnaître la mesure dans laquelle le flux des échanges commerciaux est lié aux investissements. Les entreprises canadiennes qui sont de taille plutôt importante ont investi à l'étranger avec beaucoup d'enthousiasme. Le Canada investit davantage à l'étranger qu'il n'attire d'investissements.

Le flux dans les deux sens est important, mais, au moment où les entreprises investissent, l'une des choses qu'a dites l'un des mes collègues ici présent, c'est qu'une partie importante des échanges se fait au sein d'un secteur, au sein de chaînes d'approvisionnement dans un secteur, et même au sein d'une seule entreprise présente des deux côtés de la frontière. Je pense que nous devons comprendre que la relation commerciale va beaucoup plus loin que le simple fait de ne rien vendre aux États-Unis et d'avoir à explorer ce marché. Il faut aussi que nous comprenions les aspects plus généraux de cette question et le flux des investissements comme celui des échanges.

M. Sam Boutziouvis: Monsieur Julian, simplement pour ajouter quelque chose à ce que David a dit, nous avons dit officiellement que nous étions tout à fait en faveur de l'initiative de représentation accrue du Canada et des États-Unis, mise en place il y a plusieurs années de cela. Faut-il davantage de ressources? Nous étions en faveur de l'idée de consacrer davantage de ressources à la relation canado-américaine.

Ce qui nous préoccupe, ce sont les idées en ce qui concerne la façon d'obtenir ces ressources, que ce soit à même les recettes gouvernementales ou par l'application d'une forme quelconque de taxe à la frontière qui serait payée par certains des expéditeurs. Nous sommes tout à fait contre cette idée, et je suis sûr que David et les personnes qui s'expriment officiellement au nom des camionneurs sont tout à fait contre ce genre d'initiative, qui permettrait d'obtenir de l'argent à consacrer à l'amélioration de la relation entre le Canada

et les États-Unis, mais qui serait de l'argent déboursé par les gens qui utilisent les services à la frontière. Nous ne sommes pas en faveur de cette idée.

M. Peter Julian: D'accord. Excusez-moi, je vais devoir vous interrompre, parce que j'ai beaucoup d'autres questions à poser.

M. Sam Boutziouvis: Pas de problème.

M. Peter Julian: Nous avons aussi entendu dire dans les témoignages que le gouvernement a essentiellement renoncé à toute intervention auprès de la nouvelle administration au sujet de l'IRVHO, qui va donc entrer en vigueur en juin. C'est huit mois avant les Jeux Olympiques de Vancouver. Il y a donc un défi énorme qui nous attend, vu que seulement le quart des Américains ont un passeport et que l'IRVHO va être pleinement mis en oeuvre au moment où nous allons essayer d'attirer le plus de touristes américains possible dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique.

Selon vous, le gouvernement aurait-il dû faire beaucoup plus de choses pour éviter ce qui est en train de devenir une catastrophe sur le plan touristique? Les représentants de la Commission canadienne du tourisme nous ont aussi dit que des budgets supplémentaires ont été prévus pour que l'on puisse s'assurer que les Américains sont au courant des nouvelles exigences relativement à leur retour aux États-Unis.

Je vais poser une autre question, et je vais ensuite vous céder la parole, monsieur Bradley. Merci d'être venu témoigner devant le comité.

Vous avez parlé du PPS. Essentiellement, vous avez dit, avec générosité, que les résultats sont loin d'être impressionnants. J'aimerais m'attaquer au problème d'un autre point de vue. Le PSS était censé avoir pour objet des enjeux liés à la frontière, avant de devenir une véritable hydre qui s'est attaquée à toute une série de règlements, dont une bonne partie protègent les Canadiens, et qui a cherché à faire établir des normes inférieures dans des domaines qui n'ont rien à voir avec la frontière. En même temps que le PPS, il y a un resserrement des contrôles à la frontière, qui, comme vous l'avez mentionné, n'aide pas du tout.

Si nous mettons de côté la question du PPS et que nous nous concentrons sur les enjeux liés à la frontière et sur les ressernements des contrôles par l'intermédiaire de mesures comme celles dont vous avez parlé, pensez-vous que la création d'un comité du Cabinet sur la question de la frontière soit la meilleure façon de procéder, que le PPS a nui à l'organisation de la frontière en plus d'être nuisible dans toutes sortes d'autres domaines? Merci.

• (1000)

M. David Stewart-Patterson: Voulez-vous que je...

M. David Bradley: De qui voulez-vous avoir une réponse en premier?

M. Peter Julian: Peut-être pourriez-vous commencer.

M. David Bradley: D'accord, très bien.

Je ne dirais pas que le PPS ait été en soi nuisible à l'organisation de la frontière. Je pense que le processus, de toute évidence, n'a pas permis de stabiliser la situation des États-Unis sur le plan des mesures de sécurité. Je pense que, ce qui est arrivé, c'est que le PPS a été détourné de son objectif premier, que ce soit parce que ses responsables se sont occupés aussi d'autres choses... Même sur la question de la frontière, je pense que nous étions trop préoccupés par l'idée d'un périmètre à l'époque où les Américains ne voulaient pas en entendre parler. Il fallait que nous passions davantage de temps à nous occuper des détails de ce qui se passait à la frontière. Nous avons perdu le fil et orienté le débat vers des questions plutôt philosophiques et très générales, ce qui est important, mais qui n'était pas le but du PPS au départ.

M. Peter Julian: Vous êtes donc d'accord pour dire que nous devons mettre ça de côté et nous concentrer sur les enjeux qui touchent la frontière?

M. David Bradley: Oui. Je pense cependant qu'il faut faire preuve de prudence. Il faut voir les enjeux touchant la frontière de façon assez générale, parce que ça touche parfois d'autres éléments stratégiques, et je ne voudrais pas exclure ces éléments. Assurément, à mes yeux, la question de la frontière et des échanges commerciaux sont tout à fait liés, et nous avons besoin d'une stratégie qui englobe les deux. Mais vous abordez d'autres domaines des politiques sociales, et je ne suis pas sûr de savoir exactement de quoi vous parlez, alors vous pouvez peut-être établir ce genre de restrictions à cet égard.

Oui, il faut que nous nous concentrions sur le fait que nos produits parviennent sur le marché américain.

M. Peter Julian: Merci.

Pour en revenir à la question de l'IRVHO...

Le président: Vous avez trente secondes.

M. David Stewart-Patterson: Je vais essayer de vous donner deux réponses courtes.

Le PPS était délibérément conçu pour régler les questions ennuyeuses et les problèmes qui se règlent étape par étape, et, au cours de la première année, on s'est occupé de choses très concrètes, parce que personne ne voulait entendre parler de grandes idées. Avec le temps, les dirigeants — et certainement le secteur privé, le conseil de la concurrence — ont commencé à vouloir une réflexion plus approfondie sur le plan stratégique, et c'est dans cette direction qu'ils allaient.

Pour ce qui est du tourisme, le Canada a essayé tant bien que mal de faire en sorte que la mise en oeuvre de l'IRVHO soit retardée. Nous avons obtenu qu'elle soit reportée dans une certaine mesure, en collaboration avec nos alliés américains. Ces reports ont ensuite permis aux provinces et aux États, par exemple, de déployer des efforts pour commencer à mettre au point des choses comme les permis de conduire améliorés et la multiplication des options qui s'offrent aux voyageurs. J'ai peur qu'il n'y en ait pas suffisamment à temps pour que ça change quelque chose par rapport à la mise en oeuvre qui doit avoir lieu cette année.

Cependant, je dois dire que je pense que nous allons vivre une période difficile dans le secteur du tourisme cette année, mais que ce ne sera pas entièrement à cause de l'IRVHO; ça va être aussi à cause de la valeur du dollar canadien et de la situation économique.

Je continuerais, mais je ne veux pas dépasser le temps alloué par le comité.

● (1005)

Le président: Merci.

Monsieur Keddy.

M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC): Merci, monsieur le président et bienvenue à nos témoins. Je vais partager mon temps avec M. Cannan.

C'est un bon débat que nous avons ici ce matin, messieurs. Je pense qu'il y a encore deux ou trois questions qui n'ont pas encore été abordées. Nous avons un certain nombre de priorités quant à la frontière. Je pense que tous les pays du monde ont beaucoup de pain sur la planche en ce moment, surtout les entreprises, mais également tous les pays et toutes les régions du monde.

Soit nous sommes sur le point d'être confrontés à des problèmes encore plus importants, soit nous avons l'occasion de régler certains problèmes très importants que nous avons déjà, et je me demande si nous ne pourrions pas saisir cette occasion. Peut-être que le ralentissement des échanges va nous permettre de reprendre le débat — et j'aimerais simplement avoir quelques commentaires rapides là-dessus — sur un périmètre en Amérique du Nord. C'est une idée qui m'a toujours intrigué. J'ai écouté ce qui a été dit jusqu'à maintenant par rapport au fait que c'est une trop grande idée qui est arrivée au mauvais moment, mais c'est peut-être maintenant l'idée qui s'impose.

Honnêtement, je pense que la majorité de nos entreprises — toutes celles qui ont affaire au département de la Sécurité intérieure ou qui ont à traverser la frontière — ont une clôture autour de leur terrain. La plupart d'entre elles assurent la sécurité de leurs activités. Il n'y a aucune raison, surtout pour un certain nombre de produits en particulier — et le premier auquel je penserais, c'est le bois-d'oeuvre... Nous comprenons que nous devons attendre qu'un revirement se produise sur le plan économique avant que le marché puisse réellement se rétablir, mais il est certain qu'il n'y a aucune menace dans le secteur du bois-d'oeuvre. On fait faire le travail phytosanitaire, et le bois devrait pouvoir quitter la scierie et traverser la frontière. Si on veut demander au chauffeur de s'arrêter pour vérifier ses papiers, très bien, mais ça ne sert à rien de vérifier ce qu'il transporte.

Je suis un peu préoccupé par le fait que nous parlons de faire le précontrôle de notre côté de la frontière plutôt que de le faire sur le lieu de production, que ce soit une scierie ou une usine ou autre chose. J'aimerais simplement savoir ce que vous pensez de ça.

M. David Bradley: Je pense que vous parlez de certaines observations que j'ai faites au sujet du périmètre de sécurité. Permettez-moi d'abord de vous dire que, si nous étions en mesure d'en arriver là, nous serions évidemment favorables à l'idée.

Je pense cependant que nous devons mieux définir ce que nous, les Canadiens, entendons par périmètre de sécurité. Au fil des ans, j'ai entendu beaucoup de gens me dire qu'il y a un périmètre de sécurité en Europe et que ça fonctionne bien. Eh bien, il y a aussi un parlement de l'Europe, et je n'imagine pas les États-Unis partager le pouvoir avec le Canada. Nous devons donc déterminer si nous parlons d'une frontière commerciale, ce genre de choses et peut-être que c'est le genre d'idées qui peut passer.

Je suis aussi d'accord pour dire que, si les choses vont mal en ce moment, le monde va être encore plus compétitif lorsque nous allons commencer à émerger de la période actuelle. Nous devons saisir l'occasion qui s'offre à nous maintenant de nous assurer — et que ce soit sur le plan fiscal, par l'intermédiaire de la chaîne d'approvisionnement ou d'autres choses — que nous serons en mesure de livrer concurrence aux autres pays et d'obtenir une part avantageuse de la nouvelle économie, après la crise.

Je suis donc d'accord avec vous là-dessus, mais, encore une fois, je pense que nous devons présenter des choses précises aux Américains, et non des platitudes. Nous devons avoir un plan. Il faut que ce plan prévoie des tâches précises et des choses précises qui doivent être faites.

M. Gerald Keddy: Je veux seulement faire un commentaire, puis je vais laisser M. Cannan poser le reste des questions.

Je crois que M. Laurin a fait un commentaire concernant le secteur manufacturier. J'ai traversé la frontière pendant 21 ans avec des marchandises, et je peux vous dire que le premier camion gros porteur qui a livré notre marchandise de l'autre côté de la frontière en 1976 a eu la tâche beaucoup plus facile que le dernier camion que j'ai utilisé pour la livraison transfrontalière en 1998. Il n'y a aucune comparaison possible. La frontière est plus hermétique qu'avant. Mais nous avons toujours fait valoir à nos partenaires américains que nous construisons des choses ensemble, qu'ils peuvent toujours en tirer un avantage. S'il y a des préoccupations d'ordre phytosanitaire, s'il y a des préoccupations liées au commerce, s'il y a des préoccupations concernant la sécurité, c'est dans leur intérêt. Je crois qu'il s'agit du meilleur argument que nous puissions avancer chaque fois, c'est-à-dire que le Canada et les États-Unis peuvent tous deux en retirer des avantages. L'objectif n'est pas de faire ressortir uniquement les intérêts du Canada, car les États-Unis voudront savoir en quoi la situation leur sera profitable, je crois qu'il s'agit d'un aspect que nous ne devons jamais oublier. Donc, selon moi, nous ne devrions jamais faire fi de ces aspects concernant le commerce avec l'Ontario, ou le commerce avec le Manitoba, et de ce qu'ils représentent pour les fabricants ou les États.

Je sais que Ron avait un acronyme à proposer.

• (1010)

M. Ron Cannan (Kelowna—Lake Country, PCC): Merci, monsieur Keddy, et merci, monsieur le président.

Je souhaiterais remercier nos témoins; cette discussion est passionnante. Je crois sincèrement qu'il s'agit-là d'une question qui va bien au-delà des considérations partisans. Elle touche non seulement les Canadiens, mais également les Nord-Américains de tous les milieux.

Puisque je représente une circonscription de la Colombie-Britannique, je suis conscient de l'importance de ces trois frontières. M. Julian a fait allusion aux Jeux olympiques de 2010. Nous avons mené beaucoup de discussions avec les représentants de la PNWER, la Pacific Northwest Economic Region, et nous avons travaillé en collaboration avec les comités canado-américains. Nous poursuivons nos efforts en Colombie-Britannique et en Ontario pour ce qui est du permis de conduire amélioré. Il y a encore une certaine résistance en raison des questions de sécurité et de protection de la vie privée, mais nous tentons de trouver d'autres possibilités. Nous faisons partie de chaînes d'approvisionnement intégrées. Les membres de l'association de manufacturiers qui regroupe le fabricant de bateaux Campion et d'autres manufacturiers qui appliquent le principe du juste-à-temps comptent chaque jour sur le transport terrestre pour mener à bien leurs activités.

Sur le plan pragmatique et pratique, monsieur Bradley, j'aime bien votre idée selon laquelle il faudrait en arriver à une solution. Lorsque des commentants viennent me voir pour exprimer leurs frustrations, je leur dis: « D'accord, mais je n'ai pas toutes les réponses. Quelle est la solution? »

Vous avez fait allusion à un Accord sur la frontière intelligente. Nous venons tout juste de lancer quelques idées qui tournent autour de l'acronyme SMART, comme « sécurité de la mobilité alliée à la rapidité du transport » ou « solution: moins d'argent et de risques transfrontaliers », quelque chose du genre.

Comment pouvons-nous rallier tous les intervenants? Selon vous, que peut faire le comité, lorsque les membres se rendront aux États-Unis le mois prochain pour rencontrer leurs homologues, pour aider à faire de ce concept une réalité?

M. David Bradley: Je crois que vous êtes parti du bon pied. Vous avez donné un nom à votre concept et vous l'avez associé à un objectif, ce qui permettra aux gens de le comprendre.

Je crois que les secteurs tant privé que public regorgent de gens compétents, mais il est important d'inciter les personnes qui participent chaque jour aux activités à la frontière, d'un côté comme de l'autre, à proposer une série de mesures concrètes qui peuvent être mises en oeuvre pour tirer le meilleur parti possible d'une situation qui est déjà difficile.

Il y a deux semaines, je me trouvais à Washington et j'ai discuté avec des législateurs de toute allégeance politique. Le message était clair: tout ce qui suppose une réduction de la sécurité est voué à l'échec.

Encore une fois, ce qui fait en partie la beauté des solutions pratiques, c'est qu'elles ne sont pas de prime abord rattachées à de grands enjeux politiques. Si ces solutions peuvent apporter une contribution à valeur ajoutée pour ce qui est de l'amélioration des activités à la frontière, alors peut-être pouvons-nous faire accélérer les choses. On a laissé en plan certaines questions dans le cadre du premier raccord sur la frontière intelligente. Ces questions n'ont pas été complètement résolues.

Je ne crois pas qu'il sera très difficile pour nous de trouver des solutions. Toutefois, il s'agira d'une démarche complexe. Il ne peut en être autrement: la question de la frontière n'est pas simple. Les solutions ne seront pas simples. Elles ne feront pas partie des choses qui suscitent un grand intérêt chez la plupart des gens. Elles ne feront pas les manchettes, mais elles produiront un résultat.

M. Ron Lennox (vice-président, Commerce et sécurité, Alliance canadienne du camionnage): Certaines de ces solutions peuvent être mises en oeuvre à l'échelon local, comme David l'a souligné. Je vais vous donner un exemple.

Il y a deux ou trois ans, on a mis en place une initiative — je crois qu'elle se nommait le « Défi de 25 % — au poste frontalier Détroit-Windsor, qui est le plus achalandé du monde. Cette initiative ne reposait pas sur de grandes idées et de grands projets visant à faciliter le commerce transfrontalier. Elle visait plutôt à améliorer la gestion de la circulation, à accroître le personnel aux périodes de pointe, à améliorer la signalisation, diverses mesures semblables. Je crois qu'elle a été relativement efficace. Elle mobilisait les bonnes personnes à l'échelon local: les camionneurs, le personnel de la douane des deux côtés de la frontière et la police locale, qui s'occupait de gérer la circulation.

Je crois que certaines de ces solutions peuvent être mises en oeuvre à l'échelon local, de façon générale.

M. David Bradley: Cette initiative a très bien fonctionné, et c'est la seule fois où on y a eu recours.

Les membres du secteur commercial, dont nous faisons partie, avaient reçu le mandat d'augmenter de 25 p. 100 la capacité du poste frontalier de Windsor. Au début, il y avait beaucoup d'hésitations à propos des paramètres — comment on les mesure et tout ce jargon technique —, mais, au bout du compte, quel que soit le résultat obtenu, que l'augmentation ait été de, je ne sais pas, 22, 23,5 ou 26 p. 100, cela a fonctionné.

• (1015)

Le président: Merci.

M. Ron Cannan: Monsieur le président, je me demande si le comité pourrait discuter davantage de cette question plus tard ou peut-être en faire son plan d'action dans le cadre de la préparation de son voyage à Washington.

Merci.

Le président: Monsieur Murphy.

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président, et vous, chers collègues.

Je souhaiterais remercier les témoins de leurs exposés. Sans vouloir offusquer les autres témoins, je souhaite adresser mes questions aux représentants de l'Alliance canadienne du camionnage. Je dois nécessairement le faire, car ma circonscription, le Grand Moncton, compte d'importantes entreprises de camionnage, comme Midland Transport, qui appartient à Robert Irving, et Armour Transportation Systems, propriété de Wes Armour, et, pas très loin, l'entreprise des McCain. Il y a donc beaucoup d'activités de camionnage et de transport dans mon coin de pays.

Il n'est donc pas étonnant que la question du permis de conduire amélioré et des cartes à puce soit sur toutes les lèvres. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a récemment décidé de ne pas se jeter dans la mêlée en ce qui a trait au permis de conduire amélioré et aux cartes à puce, et il attend la création d'une approche régionale, étant donné que les provinces maritimes ont toujours agi à l'unisson dans une certaine mesure. La TVH, la taxe de vente harmonisée, est un bon exemple.

En fait, ce que je vous demande, monsieur Bradley et monsieur Lennox, c'est d'abord si vous croyez qu'il est réalisable et louable d'opter pour le permis de conduire amélioré et les cartes à puce. Nous savons que le gouvernement du Québec a récemment conclu une entente. La Colombie-Britannique les met à l'essai. Le gouvernement du Manitoba semble sur le point de les adopter.

J'ai été frappé, monsieur Bradley, par ce que vous avez dit, par ce qui est probablement la déclaration la plus digne d'être citée depuis le début de la réunion, à savoir que vous aviez traité avec tant de ministres responsables de la frontière depuis votre nomination que vous aviez l'impression que personne ne se chargeait vraiment de ce dossier.

Lorsque je constate l'ensemble de solutions disparates à l'égard de cette question toute simple — qui devrait pourtant se résoudre facilement — et que je vois les résultats différents et le fait que seule une province est prête à se lancer, soit le Manitoba, lorsque je m'aperçois que le transport transfrontalier est très important pour les provinces maritimes, comme l'a mentionné M. Keddy, il me semble que votre organisation, c'est-à-dire le secteur privé — et, assurément, je crois que vous allez me dire que vous vous penchez là-dessus pour aider les provinces — ou peut-être un autre organisme, comme le secrétariat des affaires intergouvernementales, a un rôle à jouer pour

ce qui est d'aider le gouvernement du Canada à faciliter la conclusion d'ententes avec les provinces.

Je sais que mes amis du Bloc soutiendraient que le gouvernement du Québec est le premier parmi ses égaux et a probablement une longueur d'avance sur les autres gouvernements provinciaux. Je crois que tous les gouvernements au Canada sont essentiellement sur un pied d'égalité, et si le Québec et le Manitoba en sont capables, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse peuvent le faire aussi.

Ma question est donc la suivante: avez-vous consulté vos membres et exercé des pressions sur les gouvernements provinciaux concernant les préoccupations liées à la protection des renseignements personnels en ce qui a trait à l'utilisation des cartes à puce?

La réaction de mon gouvernement provincial a été telle que, si une personne souhaite obtenir une de ces cartes, dans la plupart des cas, il en coûterait presque aussi cher que de demander un passeport. Alors pourquoi se donner la peine d'offrir cette option? Il n'en résultera qu'une économie modeste pour le consommateur. Le prix moyen est de 30 à 50 \$. Combien coûte un passeport, 87 \$?

Ensuite, avez-vous tenté de faire valoir auprès du gouvernement fédéral le besoin d'informer les provinces sur la question, de les inciter ou de les aider à atteindre ce but, qui, selon moi — et vous pouvez être en désaccord avec moi sur ce point ou en parler davantage —, serait une simple mesure qui améliorerait ou faciliterait la situation à la frontière?

M. David Bradley: D'abord, laissez-moi vous dire que, depuis les attentats du 11 septembre, la prolifération des cartes est l'un des problèmes auxquels doit faire face notre industrie. Si vous voulez une autre citation à retenir, lorsque j'ai témoigné devant le comité ou d'autres organismes par le passé, j'avais l'habitude de dire que nous allions tous avoir besoin du portefeuille de George Costanza — si vous vous rappelez le moyen qu'il avait trouvé pour conserver toutes ces cartes.

Ceux qui écoutaient Seinfeld trouvaient que c'était une bonne plaisanterie. Ceux qui ne l'avaient jamais écouté n'avaient aucune idée de ce dont je parlais.

Nous avons tenté — et je parle ici du secteur du camionnage — d'inciter les deux gouvernements, disons-le franchement, à ne mettre en place qu'une seule carte. Nous avons insisté sur l'utilisation de la carte EXPRES parce que les membres de notre secteur doivent faire l'objet d'une vérification des antécédents de sécurité. Cette vérification fait partie du programme EXPRES. Elle fait également partie du programme HAZMAT. Le programme de la carte d'identité du travailleur des transports et l'IVHO prévoient également une telle vérification. Donc, l'essentiel pour nous, et ce que nous avons fait valoir dans le cadre de l'IVHO, c'est que la carte EXPRES peut servir de document de citoyenneté. La personne qui l'utilise fait déjà l'objet de la vérification de sécurité effectuée par le FBI et la GRC. Pourquoi devrait-elle subir une autre vérification? Pourquoi l'obliger à obtenir un autre document?

Heureusement, dans ce cas, la démarche a fonctionné, et les États-Unis ont accepté la carte EXPRES comme un substitut du passeport ou un document de citoyenneté valable. Donc, dans un sens, nous avons réglé notre problème. Mais cela ne veut pas dire que chaque conducteur de camion détient une carte EXPRES. Nous croyons que tous les conducteurs devraient en avoir une, mais, pour une raison quelconque, certains n'en ont pas. Ils devront donc avoir un passeport ou un permis de conduire amélioré, selon le cas.

Je comprends votre point concernant le coût du permis de conduire amélioré, et vous vous demandez pourquoi on ne se procurerait pas tout simplement un passeport — quoi que le passeport canadien est un peu épais et ne se place pas bien dans la poche, et ce genre de détails —, mais, pour le voyageur moyen, je crois que l'intérêt véritable réside dans le permis de conduire amélioré. Notre problème, ou le problème des travailleurs de notre secteur, a été résolu, en grande partie, grâce au programme EXPRES.

• (1020)

M. Brian Murphy: Est-ce tout? D'accord, merci.

Le président: Je vous remercie de votre question.

Monsieur Holder, soyez à nouveau le bienvenu parmi nous.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Je suis heureux d'être de retour. Merci beaucoup. *Muchas gracias.*

J'aimerais d'abord remercier nos invités d'être venus témoigner aujourd'hui.

Mon père conduisait un camion, et il est probablement le meilleur économiste que j'ai connu. Même s'il n'avait pas terminé sa huitième année, il disait que, pour comprendre l'état de l'économie, il suffit de regarder les camions. Selon lui, ils étaient le meilleur indicateur de l'état de l'économie, puisque les camionneurs sont en quelque sorte les premiers intervenants et les premiers à être touchés par un ralentissement économique, et je crois qu'il avait bien raison.

Monsieur Bradley, je sais que, jusqu'à maintenant, la discussion a surtout porté sur les activités de camionnage, et je crois que cela est tout à fait approprié, mais vos commentaires selon lesquels rien n'indique une reprise des volumes de marchandises transportées à court terme m'ont laissé exceptionnellement songeur.

Je voulais toutefois faire un commentaire. Dans l'une de vos dernières réponses, vous avez mentionné que nous devions obtenir « plus que notre juste part » en ce qui a trait au commerce transfrontalier. En fait, j'estime que nous recevons plus que notre juste part par rapport aux États-Unis, mais, avouons-le, puisque je suis un Canadien et un exportateur, j'aimerais bien que nous obtenions beaucoup plus que notre juste part. Je n'ai jamais cru au principe de la juste part, à moins que cela me soit très profitable.

J'essaie de comprendre quel type d'approche pratique nous devrions adopter, et je présume que, au moyen de certains renseignements que vous nous transmettez, vous allez nous donner votre avis — et je sais que nous avons fait cela tout au long de la séance — sur certains des points auxquels vous voudriez que l'on prête une attention particulière.

Je n'ai participé à aucune des missions commerciales à Washington, et, comme je suis l'un des nouveaux membres du comité, je dirais que j'envisage la question avec un regard neuf, mais je comprends également, et j'ai entendu les commentaires de certains membres du comité, toute l'importance d'avoir un plan très clair et un objectif.

En fait, monsieur Laurin, je crois que c'est vous qui avez dit combien il était important que nous prenions les choses en main.

Je serais donc intéressé de savoir si chacun de vous souhaitait, simplement comme un commentaire général, proposer un élément que nous devrions prendre en main — selon votre perspective —, dans des termes clairs et précis. Il peut s'agir d'un commentaire très bref, en passant; il n'est pas nécessaire de toujours faire de longs commentaires, et je ne veux pas être impoli; veuillez m'excuser, je ne voudrais pas blesser personne...

Une voix: Parce que vous ne voulez pas être bref.

M. Ed Holder: Parce que je ne suis pas bref, c'est exact.

Mais, en une phrase, quel point essentiel, quel message devrions-nous transmettre à Washington, et, si l'on présume que vous pouvez nous aider, à qui devrait-on adresser ce message lorsque nous serons là-bas? Quel point essentiel, quel message voudriez-vous que l'on transmette à Washington?

M. David Bradley: J'aimerais que vous disposiez d'un plan détaillé, mais il est évident que cela est impossible pour l'instant. Ce que j'aimerais que vous précisiez à vos homologues à Washington, c'est que les activités à la frontière étaient censées reposer sur une évaluation du risque, compte tenu que 99,9 p. 100 des personnes, des marchandises, des entreprises et des camionneurs qui traversent la frontière ne présentent aucun risque. Cette démarche était censée produire une frontière plus sécuritaire et plus efficace que celle que nous avons le 10 septembre 2001 parce qu'il y avait déjà des problèmes avant les attentats du 11 septembre. Nous nous sommes éloignés du principe de l'évaluation du risque pour nous retrouver dans une situation où nous vérifions presque toutes les personnes et toutes les marchandises, en tout temps. Il est impossible et exagérément coûteux de procéder de cette façon.

• (1025)

M. David Stewart-Patterson: Si vous me le permettez, je crois que je ferai observer qu'il y a déjà beaucoup de questions très concrètes à l'ordre du jour et qu'elles peuvent être traitées assez facilement. Je crois que, pour l'instant, le plus important est de se concentrer sur le processus et de s'attarder à une question qui a été soulevée ici: qui est responsable du dossier? Il s'agit d'une démarche bilatérale complexe. Les choses iront beaucoup mieux s'il y a un chef de file investi d'un pouvoir clair dans chacun des camps.

Le leadership peut émaner du domaine de la sécurité, comme cela a été le cas immédiatement après les événements du 11 septembre, lorsque, dans le cadre de l'Accord sur la frontière intelligente, le ministre Manley et le secrétaire Ridge ont établi un partenariat clair qui prévoyait des pouvoirs bien définis. Le leadership peut également provenir du secteur commercial, comme nous l'a montré l'évolution du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité. Au début, trois différents ministres devaient faire rapport aux dirigeants. Au cours des dernières années, la structure du PSP a été condensée, et les dirigeants ont délégué un pouvoir clair à notre ministre de l'Industrie et au secrétaire au Commerce ainsi qu'à leur homologue du Mexique. Autrement dit, le PSP insistait beaucoup plus sur les initiatives que nous pouvions mettre en place pour stimuler l'économie de chacun des pays, et c'était de là qu'émanait le leadership. Mais d'une façon ou d'une autre, il doit y avoir un leadership clairement établi au sommet, mais on doit également conférer à une personne au sein de chaque gouvernement la responsabilité de faire bouger les choses, quel que soit l'objectif que nous nous sommes fixés.

M. Ed Holder: Selon vous, qui est responsable au Canada?

M. David Stewart-Patterson: Encore une fois, au sein du SPS, le ministre de l'Industrie agit comme chef de file, et il y a également le secrétaire au Commerce des États-Unis et leur homologue du Mexique. Il s'agit d'un mécanisme trilatéral.

Avant de lancer une nouvelle initiative, nous devons déterminer qui en sera le responsable. Si les considérations principales se rapporteront à la sécurité, peut-être qu'il vaut mieux s'adresser au ministre Van Loan et à la secrétaire Napolitano. C'est l'une des principales décisions que nous devons prendre. Du moment où il y a deux et trois et cinq ministres, tous investis de responsabilités, on commence à s'enliser très rapidement.

Je crois qu'il doit y avoir un leadership au sommet, qui émane du président et du premier ministre, mais il faut également mandater au sein de chaque Cabinet une personne qui fera avancer toute initiative que nous souhaitons mettre en place de façon bilatérale.

M. Ed Holder: Vous estimez donc que le leadership est la priorité.

M. Jean-Michel Laurin: Je suis d'accord avec mes collègues sur le fait que le leadership est l'élément essentiel qui permet aux gouvernements de faire progresser de façon notable ces dossiers.

À l'occasion de votre prochaine visite à Washington, j'aimerais que vous transmettiez le message suivant aux législateurs des États-Unis: nous réalisons des choses ensemble. Lorsque nous parlons du Canada et des États-Unis, nous parlons en fait d'une économie intégrée.

Je vais vous expliquer pourquoi ce point est important. Il y a deux types de problèmes. Le premier se rapporte au goulot d'étranglement à la frontière, à l'infrastructure physique et au besoin d'avoir un prédédouanement et d'autres types de mesures qui facilitent le commerce transfrontalier. Mais ce qui a une réelle incidence sur les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, ce sont les nouvelles exigences qui ont été mises en place à la frontière. Donc, il s'agit non pas de l'infrastructure physique, mais des exigences auxquelles doivent se conformer les entreprises.

Nombre de ces exigences ciblent les importations. Les législateurs et le public américains croient que ces mesures doivent faire en sorte que, par exemple, les produits qui entrent aux États-Unis sont sécuritaires. Ils pensent à la Chine. Ils pensent aux économies étrangères. Mais de telles mesures finissent toujours par nuire davantage au Canada qu'à leurs autres partenaires commerciaux.

Ils comprennent que nous réalisons des choses ensemble et qu'il y a de très bons arguments en faveur d'une meilleure évaluation du risque associé aux marchandises qui entrent aux États-Unis. Mais faisons en sorte que les marchandises sécuritaires provenant du Canada puissent entrer facilement aux États-Unis et consacrons plutôt notre énergie aux marchandises provenant d'ailleurs dans le monde. Ce sont elles qui préoccupent davantage les consommateurs américains.

Je crois qu'une telle approche aiderait grandement à faire avancer les dossiers dont nous discutons aujourd'hui.

M. Ed Holder: Merci.

Ai-je le temps de poser une autre question, monsieur le président?

Le président: Si vous êtes très bref.

M. Ed Holder: Merci.

Monsieur Boutziouvis, vous avez fait certains commentaires concernant le programme Buy America, et vous avez fait allusion à un ou deux membres du Cabinet américain qui, selon vous, comprennent les enjeux frontaliers. Mais le programme favorisant l'achat de produits américains me préoccupe tout particulièrement.

En ce qui concerne ces négociations, lorsqu'on veut négocier, on doit souvent faire ressortir dans ses arguments les intérêts de l'autre partie. Je me demande si les États-Unis comprennent bien la relation que nous avons. Pour que nos réunions à Washington donnent de meilleurs résultats, je me demande en quoi il serait judicieux d'offrir aux États-Unis de meilleurs points de discussion. J'ai entendu certains commentaires, et il me semble que M. Laurin a tenu des propos semblables, concernant le volume des échanges commerciaux entre divers États et le Canada.

Du point de vue de l'intérêt des États-Unis, devons-nous les sensibiliser à cet égard? S'ils ne voient que leur propre intérêt, je crains qu'ils nous perçoivent différemment et que nous n'obtenions pas toute l'attention que nous méritons.

• (1030)

M. Sam Boutziouvis: Je vais laisser le soin à mes trois collègues, les principaux intervenants, de faire des commentaires à ce sujet. Mais je peux certainement vous dire que vous avez soulevé un point très important. Il y a une nouvelle équipe à Washington, et elle doit mettre en place ses sous-secrétaires. Il y a un nouveau Cabinet et un nouveau président.

Nous avons entendu maintes et maintes fois que les Canadiens doivent se rendre là-bas pour sensibiliser les Américains et mener des discussions. Il faut remettre les questions à l'ordre du jour. Il faut faire de nouveau ressortir l'importance de la relation entre le Canada et les États-Unis, dans une optique canadienne, auprès de nos homologues américains. On doit leur expliquer clairement, comme M. Laurin l'a fait en détail ce matin, où nous commerçons, avec qui nous commerçons et où se trouvent nos principaux partenaires commerciaux. On doit le répéter sans cesse, aux deux ans, aux quatre ans — tout le temps. Nous devons maintenir la communication.

Pour ce qui est du programme Buy America, je suis entièrement d'accord avec mon collègue, David Stewart-Patterson. Nous avons non seulement défendu directement notre cause aux États-Unis, nous avons aussi collaboré avec tout autre groupe d'entreprises qui comprenaient le message selon lequel ce programme serait contre-productif; un protectionnisme accru ne protège personne.

M. David Stewart-Patterson: Encore une fois, j'insisterais sur ce fait. À mon avis, le milieu des affaires aux États-Unis est un allié très solide du Canada dans ce dossier parce qu'il comprend dans quelle mesure ces intérêts commerciaux reposent sur un flux constant des marchandises et des personnes entre nos deux pays. Nous avons pu collaborer de façon très efficace avec nos homologues en ce qui a trait aux programmes trilatéral et bilatéral, et, à l'évidence, lorsque les États-Unis mettent en place des mesures visant à restreindre les échanges commerciaux, nos homologues sont des alliés très puissants lorsque vient le temps de traiter avec les gens du Capitole. Mais, comme l'a mentionné mon collègue, étant donné la nature de leur régime politique et le remaniement qui survient aux échelons supérieurs des départements chaque fois qu'il y a une nouvelle administration, le Canada ne doit jamais cesser de poursuivre ses efforts de communication.

M. Ed Holder: Merci, monsieur Stewart-Patterson.

M. David Bradley: Je voudrais simplement ajouter que, lorsque vous entrez dans l'ambassade du Canada la semaine prochaine ou celle d'après, vous verrez une carte de l'Amérique du Nord qui contient toutes les données relatives au volume de chacun des produits que le Canada importe des États-Unis. Cette carte est très bien faite. Le personnel de l'ambassade fait un excellent travail dans ce domaine.

M. Jean-Michel Laurin: Pour répondre à votre question très brièvement, je dirais que le programme Buy America change très rapidement. Conjointement avec nos homologues américains, nous avons demandé des clarifications sur la façon dont les règles seront interprétées. Nous nous sommes informés auprès du Congressional Budget Office et du représentant au Commerce des États-Unis.

J'ignore quand vous irez à Washington, mais nous serions très heureux de vous tenir au courant de la façon dont les choses évoluent. Nous obtenons également le point de vue de nos membres en ce qui concerne des cas particuliers que nous pouvons présenter aux législateurs américains. Je crois qu'ils pourraient en tirer quelque chose.

À mon avis, s'ils souhaitent dépenser très rapidement l'argent consacré aux infrastructures, s'ils établissent des règles très restrictives relatives à l'achat de produits américains, certains des manufacturiers américains vont devoir trouver de nouveaux fournisseurs pour se procurer certaines pièces essentielles. Dans bien des cas, les entreprises canadiennes peuvent offrir des solutions qui n'existent nulle part ailleurs sur le marché. Autrement dit, nous innovons. Nous avons des entreprises novatrices qui peuvent fournir des solutions adaptées qui ne sont offertes nulle part ailleurs. Je crois qu'ils se tireraient dans le pied... Mais, comme l'a dit mon collègue, nous entretenons une excellente relation d'affaires avec des associations aux États-Unis. Nous transmettons ce genre de message, mais je crois qu'il est important que nous poursuivions nos efforts en ce sens à mesure que le plan sera mis en oeuvre et que les nouvelles dispositions législatives entreront en vigueur.

Le président: Voilà qui termine presque cette série de questions et la suivante pour ce côté-ci.

Nous allons conclure par deux brefs commentaires, le premier de M. Guimond, et le deuxième par M. Murphy. Limitez-vous à deux ou trois minutes chacun, si vous le pouvez. Merci.

[Français]

M. Claude Guimond: Merci, monsieur le président.

Vous avez organisé un sommet à Washington. Une délégation de députés du Bloc québécois est allée à Washington dernièrement. Les députés sont revenus très inquiets à cause du protectionnisme américain. Le 19 février dernier, le président américain est venu à Ottawa. Un gros spectacle a été organisé. Force est d'admettre que beaucoup de poudre aux yeux a été lancée. Sachant que vous êtes des gens d'action, quel geste concret le gouvernement du Canada devrait-il poser immédiatement afin d'améliorer le commerce avec les Américains?

Vous pouvez me répondre chacun votre tour.

• (1035)

M. David Stewart-Patterson: C'est une question très complexe. Il est difficile de privilégier une seule action à entreprendre. Comme je l'ai mentionné à votre collègue, c'est d'abord une question de leadership. Il faut avoir une autorité claire dans chaque pays pour trouver des solutions. C'est le processus qui doit être amélioré en premier. Les solutions aux dossiers pratiques viendront. Premièrement, le mandat des ministres de chaque pays doit être clair.

M. Claude Guimond: C'est donc une question de leadership.

M. Jean-Michel Laurin: Je dirais la même chose que David. Il y a quelques années, on a parlé de la Déclaration sur la frontière intelligente. Certaines choses positives ont eu lieu il y a six ou sept ans. À l'époque, il existait un leadership clair des deux côtés de la frontière. De plus, la relation entre les deux partenaires était bonne, tant sur le plan individuel que sur celui des équipes, etc.

On pourrait vous présenter une foule de mesures que le gouvernement du Canada et le gouvernement américain pourraient prendre. Si cela vous intéresse, on peut certainement vous les envoyer. Mes collègues ont écrit plusieurs documents à ce sujet. Au fond, ces mesures seront mises en oeuvre s'il existe un leadership clair des deux côtés. Je pense que les commentaires...

M. Claude Guimond: C'est donc encore une question de leadership.

M. Jean-Michel Laurin: Les commentaires de mes collègues de l'Alliance canadienne du camionnage sont assez éloquentes à cet égard. Beaucoup de gens sont impliqués. C'est un dossier complexe qui touche tant l'industrie et le commerce international que l'Agence des services frontaliers du Canada. Il faut travailler de concert et avoir une approche coordonnée, surtout lorsqu'on va aux États-Unis. Les Américains s'attendent à ce qu'on prenne le *lead* sur ces enjeux et qu'on ait une approche coordonnée et des mesures concrètes. Il faut proposer des solutions et s'asseoir avec eux dans un esprit de collaboration.

M. David Stewart-Patterson: Il faut aussi avoir une approche positive. On doit dire aux Américains qu'on n'a pas que des plaintes à formuler, mais aussi des solutions à offrir.

M. Claude Guimond: Monsieur Bradley.

M. David Bradley: Exactement.

M. Serge Cardin: Mon collègue vous a demandé ce que vous aviez à dire au sujet des États-Unis. Le sommet du G20 se tiendra le 2 avril. Si vous deviez vous adresser aujourd'hui au G20, quels conseils donneriez-vous à ces gens et à nos représentants qui y participeront, afin de repartir la roue?

M. David Stewart-Patterson: On vient d'écrire une lettre au premier ministre Harper qui a été publiée hier et je ne peux pas vous donner de détails à ce sujet. En effet, le protectionnisme est un dossier très important non seulement pour le Canada et les États-Unis, mais pour le monde entier. Ce doit être un sujet de première importance à Londres.

M. Jean-Michel Laurin: On doit s'assurer d'envoyer un signal clair au G20 et dire qu'on va garder nos frontières ouvertes au commerce et qu'il n'y aura pas de recrudescence du protectionnisme. Par contre, l'administration américaine peut bien signer cette déclaration, mais... Le Congrès des États-Unis a un grand pouvoir législatif. C'est pour cette raison que votre voyage et vos efforts en vue d'éduquer les législateurs américains et de mieux les informer des impacts de ces mesures peuvent faire une grande différence.

Dans le cadre du G20, il faut s'assurer que les marchés demeurent ouverts au commerce et qu'on n'assiste pas à une recrudescence du protectionnisme, ce qui viendrait empirer la crise économique et la récession. À court terme, c'est notre priorité.

M. Serge Cardin: Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur Murphy.

M. Brian Murphy: J'aimerais seulement regarder de plus près la question du permis de conduire amélioré. Je comprends le point de vue des camionneurs sur les cartes à puce. Elles ont suscité un certain intérêt. La participation a-t-elle été suffisante en ce qui concerne les autres cartes? Y a-t-il quelque chose que le gouvernement fédéral devrait faire?

Ensuite, pour ce qui est du permis de conduire amélioré, s'agit-il d'un objectif louable? Cette question ne concerne pas seulement les camionneurs. Cette pièce d'identité est-elle plus pratique pour les personnes qui vont skier à Sugarloaf, au Maine? Est-ce la seule raison pour laquelle nous discutons de ce genre de choses, ou ce document fait-il partie de la solution permettant de faciliter le passage des personnes, des gens d'affaires et des marchandises à la frontière? J'aimerais entendre un commentaire à l'égard du permis de conduire amélioré parce que mes commettants me posent des questions à ce sujet.

●(1040)

M. Ron Lennox: Comme vous l'avez souligné, c'est seulement en Colombie-Britannique que se déroule un projet pilote. Je ne peux m'exprimer qu'au nom de l'industrie du camionnage, et nous n'avons pas beaucoup fait la promotion du permis de conduire amélioré auprès de nos membres. Cela semble une bonne option, mais les membres de notre industrie estiment que les options dont nous disposons suffisent amplement. Nous utilisons la carte EXPRES. Si je ne me trompe pas, on a délivré presque 100 000 cartes aux camionneurs canadiens. L'ASFC pourrait confirmer le nombre. Les camionneurs qui n'ont pas de carte EXPRES peuvent utiliser leur passeport. Certes, nous serions en faveur de l'utilisation du permis de conduire amélioré si ce document accélérât le passage des personnes à la frontière — cela serait une bonne chose pour nous. Mais le permis de conduire amélioré ne fait pas partie de nos priorités.

M. David Stewart-Patterson: Cette question présente deux ou trois facettes. D'une part, plus nous facilitons l'accès à un document qui permettra aux personnes de traverser aisément la frontière, mieux ce sera. D'autre part, je crois qu'il y a un problème de prolifération de cartes. Pour le consommateur, je crains que le permis de conduire amélioré ne soit pas offert à temps et en nombres suffisants pour éviter un engorgement à l'été, et j'ignore combien de temps durera la mise en oeuvre du permis.

De plus, pour ce qui est du permis de conduire amélioré destiné au consommateur, comme dans le cas des autorisations commerciales comme les cartes EXPRES ou NEXUS, ce qui est réellement important, c'est qu'il doit y avoir des avantages évidents pour la personne qui entreprend la démarche d'obtenir des documents améliorés. On doit être certain que ces documents permettent aux personnes de passer la frontière plus rapidement et que les gens voient des résultats concrets. Au bout du compte, c'est ce qui convaincra les gens de fournir des efforts supplémentaires pour obtenir ces documents. C'est ce qui doit se produire si nous voulons améliorer la circulation à un ou l'autre des passages frontaliers.

M. Sam Boutziouvis: Monsieur Murphy, moins de 30 p. 100 des Américains détiennent actuellement un passeport. Un pourcentage beaucoup plus élevé d'Américains ont un permis de conduire. Donc, l'idée — que nous avons fortement appuyée par l'intermédiaire de nos membres du Conseil nord-américain de la compétitivité —, c'était que, dans le cadre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, il devrait y avoir au moins un autre document qui serait accepté lorsqu'on voyage entre le Canada et les États-Unis. Le permis de conduire amélioré était perçu comme une option viable, particulièrement pour les voyages de courte durée entre divers États de la région.

Le simple fait d'ajouter la preuve de citoyenneté comme critère pour l'obtention d'un permis de conduire amélioré était considéré comme un impératif très important. Récemment, ou au cours des 18 derniers mois, des représentants du département de la Sécurité intérieure des États-Unis ont déclaré qu'il s'agissait en fait d'une option viable lorsqu'il s'agit de mettre en place une stratégie efficace dans le cadre de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. Le département a appuyé l'initiative entre la Colombie-Britannique et les États-Unis, de même que d'autres initiatives.

En gros, du moins en ce qui concerne le Conseil nord-américain de la compétitivité, plus il y aura de provinces qui concluront des ententes avec des États américains pour offrir le permis de conduire amélioré, mieux ce sera.

Le président: Merci.

Voilà qui doit conclure la séance, car nous avons d'autres points à l'ordre du jour.

J'aimerais remercier tous les témoins de s'être présentés ici aujourd'hui. Vos exposés ont été très instructifs et très utiles.

M. Bradley a parlé d'une carte que l'on peut voir lorsqu'on entre dans l'ambassade du Canada à Washington. Je crois qu'on peut également se la procurer sous forme de brochure, et nous allons tenter d'en obtenir pour les membres du comité d'ici la prochaine séance, ou dès que nous le pouvons. C'est une carte très utile, comme l'a laissé entendre M. Bradley.

Quoi qu'il en soit, messieurs, je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

Je vais prendre une minute, si vous me le permettez, pour changer, et nous poursuivrons à huis clos pour la deuxième partie de la séance.

Merci.

[La séance se poursuit à huis clos.]

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.