



North American Competitiveness Council
Consejo de Competitividad de América del Norte
Conseil nord-américain de la compétitivité

***AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ
AU CANADA, AU MEXIQUE ET AUX ÉTATS-UNIS***

**LES PRIORITÉS DU SECTEUR PRIVÉ DANS LE CADRE DU
PARTENARIAT NORD-AMÉRICAIN POUR LA SÉCURITÉ
ET LA PROSPÉRITÉ (PSP)**

**RECOMMANDATIONS INITIALES DU
CONSEIL NORD-AMÉRICAIN DE LA COMPÉTITIVITÉ (CNAC)**

TABLE DES MATIÈRES

<i>RÉSUMÉ</i>	3
<i>INTRODUCTION</i>	12
<i>NOTRE VISION POUR L'AMÉRIQUE DU NORD</i>	15
<i>LA FACILITATION DE LA CIRCULATION TRANSFRONTALIÈRE</i>	17
GESTION DES SITUATIONS D'URGENCE ET REPRISE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES APRÈS UN INCIDENT	18
AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FRONTALIÈRES	21
LA CIRCULATION DES MARCHANDISES	23
LA CIRCULATION DES INDIVIDUS	30
<i>COOPÉRATION EN MATIÈRE DE NORMES ET DE RÉGLEMENTATION</i>	34
UN NOUVEAU CADRE EN MATIÈRE DE COOPÉRATION	35
LES NORMES INTERNATIONALES DE NORMALISATION	37
L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE	40
LES SERVICES FINANCIERS	43
TRANSPORT	47
DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE	51
<i>L'INTÉGRATION DE L'ÉNERGIE</i>	54
LA DISTRIBUTION TRANSFRONTALIÈRE DE L'ÉNERGIE	56
LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES	59
LES TECHNOLOGIES ÉCOÉNERGÉTIQUES ET DURABLES	61
LA RÉFORME DES POLITIQUES INTERNES MEXICAINES	63
UNE COOPÉRATION ET UN DIALOGUE RENOUVELÉS	66
<i>VERS UNE SÉCURITÉ ET UNE PROSPÉRITÉ</i>	69
<i>ANNEXES</i>	71
<i>ANNEXE I : LISTE DES ACRONYMES</i>	72
<i>ANNEXE II : À PROPOS DES SECRÉTARIATS</i>	73
<i>ANNEXE III : LISTE DES MEMBRES DU CNAC</i>	75
<i>ANNEXE IV: RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS POUR 2008 ET 2010</i>	77

RÉSUMÉ

Depuis 1993, l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) a contribué de façon significative à la compétitivité économique du Canada, du Mexique et des États-Unis. Toutefois, la concurrence au plan économique a continué à s'intensifier à l'échelle mondiale, à mesure que des puissances émergentes telles la Chine et l'Inde ont transformé les modèles connus en matière de commerce et d'investissement dans le monde entier. Dans ce contexte, les entreprises nord-américaines doivent composer avec des pressions intenses afin de demeurer compétitives. Il est vital de veiller à ce que l'attention accentuée portée à juste titre à l'égard de la sécurité depuis 2001 ne vienne pas saper les efficiences économiques créées dans le cadre de l'ALÉNA.

Aussi, afin de relever ce défi d'une importance stratégique vitale, les chefs du Canada, du Mexique et des États-Unis ont lancé, en 2005, le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP), et ils ont convenu à leur sommet de Cancún en mars 2006 qu'une participation plus importante du secteur privé aiderait les trois gouvernements dans leurs efforts visant à renforcer la compétitivité de l'Amérique du Nord dans le cadre du PSP. La création du Conseil nord-américain de la compétitivité (CNAC) s'inscrit dans la reconnaissance du fait que la participation du secteur privé constitue une étape essentielle en vue du renforcement de la position concurrentielle de l'Amérique du Nord sur les marchés mondiaux, la véritable force motrice de l'innovation et de la croissance.

Le CNAC, un conseil trilatéral, s'est vu confier le mandat de proposer des recommandations concrètes sur des questions d'une importance immédiate ainsi que de fournir des conseils d'ordre stratégique à moyen et à long terme à l'intention des ministres responsables de la sécurité et de la prospérité économique ainsi qu'aux chefs de gouvernement.

À la suite de consultations exhaustives avec des centaines d'entreprises, d'associations sectorielles et de chambres de commerce locales, les membres du conseil trilatéral CNAC ont proposé des priorités et des recommandations initiales dans le cadre du PSP dans les domaines suivants: la facilitation des déplacements transfrontaliers; la coopération en matière de normes et de réglementation; et l'intégration de l'énergie. Le présent document fait état des défis et des occasions à saisir dans chacun de ces trois domaines et formule des recommandations quant aux mesures pouvant être entreprises à court, moyen et long terme.

La première des priorités, notamment l'amélioration de la sécurité de la circulation des biens et des individus à l'intérieur de l'Amérique du Nord, est essentielle à la compétitivité mondiale des entreprises des trois pays. En raison de l'intégration étroite des modèles de production au sein de l'Amérique du Nord, tout resserrement des frontières entre le Canada, le Mexique et les États-Unis menace d'éroder l'avantage concurrentiel nord-américain issu de l'ALÉNA. Les marchandises importées en Amérique du Nord en provenance de l'étranger ne subissent un contrôle douanier qu'une seule fois, alors que les marchandises produites et vendues au sein de la région doivent souvent traverser les frontières à plusieurs reprises, à mesure que l'on incorpore une valeur ajoutée aux matières brutes qui sont éventuellement transformées en produits finis.

Toute mesure qui ajoute des coûts ou du temps aux déplacements transfrontaliers au sein de l'Amérique du Nord constitue dans les faits une taxe sur les entreprises, une taxe sur l'investissement, ou une taxe sur les emplois dans l'ensemble de la région, ce qui entraîne ultimement en des coûts accrus pour les consommateurs dans ces trois pays. Par l'entremise du PSP, les chefs de gouvernement ont reconnu que l'atteinte de la sécurité et de la prospérité des citoyens des trois pays exige que l'on travaille tous ensemble, et que l'on s'assure dans la plus grande mesure possible que les décisions en matière de sécurité et de politique économique produisent des effets de renforcement mutuel plutôt que des embûches et des conflits. Les membres du CNAC issu des trois pays conviennent qu'il est possible de réaliser des progrès concrets en aidant à l'économie nord-américaine à mieux fonctionner dans son ensemble tout en renforçant la sécurité et le mieux-être des citoyens.

La section de ce document portant sur la facilitation des déplacements transfrontaliers présente des recommandations préconisant des actions dans les domaines suivants : la gestion des situations d'urgence et la reprise des activités commerciales ; l'expansion et l'amélioration de l'infrastructure frontalière ; la circulation des marchandises et la circulation des individus. Ces recommandations comportent des mesures efficaces que l'on pourrait prendre afin d'apporter des améliorations concrètes à l'efficacité des échanges commerciaux au sein de l'Amérique du Nord.

Le PSP reconnaît en outre qu'un autre facteur essentiel à l'essor économique des habitants de l'Amérique du Nord consiste à alléger les contraintes réglementaires et à procurer aux consommateurs un accès accru à des produits sécuritaires, moins dispendieux et novateurs. À cet égard, bien que les politiques réglementaires au Canada, au Mexique et aux États-Unis poursuivent généralement des objectifs similaires, la réglementation de chacun de ces pays diffère souvent d'une manière qui nuit à l'efficacité et à la compétitivité des entreprises des trois pays. Alors que la

coopération en matière réglementaire est souhaitable si ce n'est qu'en raison des économies considérables pouvant en découler, la nécessité d'accroître la compétitivité nord-américaine rend une telle coopération impérative. En minimisant les différences mineures existant entre les diverses normes et réglementations à l'intérieur des trois pays, l'on mettrait fin au double emploi improductif de telles mesures et l'on diminuerait les coûts pour les entreprises, les consommateurs et les gouvernements.

La section de ce document portant sur la coopération en matière de normes et de réglementation appuie donc l'intention manifestée par les gouvernements de travailler ensemble à l'élaboration d'un cadre de coopération trilatérale en matière réglementaire en 2007. Ce cadre de coopération constitue un outil essentiel afin d'assurer la compatibilité des nouvelles réglementations. Il offre également un fondement pour la poursuite des efforts visant à résorber les différences inutiles dans les règles et les normes existantes. En regardant vers l'avenir, cette section souligne également l'importance critique de la collaboration active des autorités réglementaires et des entreprises à l'élaboration de normes techniques mondiales. La section sur la coopération en matière de normes et de réglementation fait également des recommandations quant aux mesures pouvant être prises à court terme dans trois secteurs particuliers, l'alimentation et l'agriculture, les services financiers et le transport, ainsi qu'en vue d'une coopération accrue dans la protection des droits de propriété intellectuelle, le fondement essentiel de la compétitivité en cette nouvelle ère fondée sur l'économie du savoir.

La section portant sur l'intégration de l'énergie aborde un troisième enjeu vital à la compétitivité tant au plan des possibilités économiques qu'à la sécurité. La prospérité des États-Unis est largement dépendante d'un approvisionnement assuré d'énergie importée. Les vastes quantités de sables bitumineux au Canada, maintenant que des innovations technologiques en ont fait une source d'énergie concurrentielle, font en sorte que le Canada dispose de la deuxième plus grande réserve conventionnelle de pétrole dans le monde, après l'Arabie Saoudite. Le Mexique, bien qu'il possède de grandes réserves, doit composer avec d'importants défis au niveau des investissements requis et du développement de la capacité requise en ressources humaines afin de réaliser le potentiel de ses ressources au bénéfice de sa population. Ces trois pays doivent également relever des défis communs, notamment au plan du développement et du déploiement de technologies écoénergétiques.

Cette section présente également des recommandations préconisant des actions trilatérales visant à accroître la sécurité de l'approvisionnement en énergie grâce notamment à une intégration effective des systèmes de distribution d'énergie transfrontaliers, au développement des ressources humaines (tant des travailleurs qualifiés et des professionnels diplômés) dans le domaine de l'énergie, le développement conjoint de technologies efficaces et écoénergétiques, et une

coopération accrue entre les divers intervenants publics et privés ainsi que les experts dans ce domaine. Cette section présente également des recommandations qui pourraient favoriser l'accélération du développement par le Mexique de ses ressources énergétiques. Le CNAC reconnaît que, compte tenu de l'importance stratégique et de la nature du secteur énergétique du Mexique, les Mexicains devraient établir et mettre en oeuvre les initiatives pouvant contribuer à accroître la compétitivité de leur secteur énergétique.

Le CNAC a choisi de concentrer ses travaux et ses recommandations initiales sur la formulation de suggestions pratiques favorisant une amélioration rapide de la compétitivité nord-américaine. Cependant, nous estimons qu'afin de tirer le meilleur profit des diverses forces des trois partenaires nord-américains, il convient d'amorcer une réflexion sérieuse au cours des prochaines années sur une gamme d'enjeux plus large et plus stratégique.

Dans le cadre de ses activités courantes, le CNAC rencontrera régulièrement les ministres responsables de la sécurité et de la prospérité dans ces trois pays et formulera chaque année des recommandations aux chefs de gouvernement. Les réunions régulières entre les ministres, les hauts fonctionnaires et le CNAC, auxquelles s'ajoute la poursuite des consultations avec les autres intervenants intéressés, contribueront à s'assurer que le PSP demeure un forum pertinent favorisant l'expansion des efforts de collaboration visant à accroître l'investissement et la création d'emplois meilleurs et en plus grand nombre dans les communautés de l'ensemble de l'Amérique du Nord.

De plus, bien que le CNAC était chargé à l'origine d'élaborer des recommandations essentiellement axées sur des enjeux devant être adressés par les gouvernements, on lui a également demandé de mettre de l'avant des suggestions sur les moyens par lesquels le secteur privé pourrait également contribuer à la promotion de la compétitivité de l'Amérique du Nord et ainsi de participer à la solution de ces enjeux. Dans cet esprit, la priorité consiste pour l'instant de veiller à ce que les gouvernements et le secteur privé travaillent ensemble de manière concrète afin de renforcer la situation concurrentielle des entreprises exerçant leurs activités au Canada, au Mexique et aux États-Unis.

ACTIONS RECOMMANDÉES EN 2007

Le présent rapport aborde plusieurs enjeux et présente plus de 50 recommandations à cet égard. Ce faisant, le CNAC a tenté d'échafauder ce qui pourrait être un calendrier raisonnable pour l'atteinte des résultats escomptés, répartissant les recommandations en celles pouvant être réalisées immédiatement, celles pouvant être réalisées avant la fin de 2008, et celles pouvant se réaliser à plus long terme, avec pour objectif 2010. Veuillez vous référer à l'annexe IV pour le résumé de recommandations pour 2008 et 2010.

Il est important de noter que les échéances proposées visent l'achèvement des mesures entreprises, et ne devraient aucunement être considérées comme étant des dates de commencement des initiatives recommandées. Toutefois, le CNAC a la ferme conviction que des progrès significatifs peuvent être réalisés rapidement, et présente donc ci-après les grandes lignes des recommandations à l'égard desquelles les chefs de gouvernement peuvent et devraient prendre des mesures qui s'imposent durant l'année 2007.

- 1. Accélérer le développement de stratégies nationales de protection des infrastructures critiques.** Les gouvernements des trois pays nord-américains devraient avoir complété l'élaboration de leurs stratégies nationales de protection des infrastructures critiques et les évaluations de vulnérabilité s'y rapportant au cours des douze prochains mois. Parmi les prochaines étapes les plus importantes à réaliser en vue de la protection des infrastructures critiques, signalons l'établissement d'un ensemble de règles procurant une protection juridique pour les entreprises procédant à l'évaluation des risques et au partage de l'information au sujet des vulnérabilités avec les administrations gouvernementales compétentes.
- 2. Renforcer la gestion des situations d'urgence et l'état de préparation en cas de pandémie en procédant davantage à la planification et à des simulations d'interventions en cas de catastrophe particulière.** Les simulations d'interventions en cas d'urgence se sont avérées très utiles, notamment en y associant le secteur privé. Il conviendrait de procéder à ces simulations sur une base régulière, à l'égard d'une diversité de menaces et à divers postes frontaliers.
- 3. Convenir de mettre en oeuvre d'ici la fin de l'année 2007 les projets pilotes déjà planifiés visant le pré-dédouanement des marchandises transitant par voie terrestre.** Le déplacement des activités de dédouanement davantage à l'intérieur des frontières et plus loin des postes frontaliers actuels est une mesure qui pourrait considérablement diminuer la congestion à la frontière. L'accord sur les Frontières intelligentes en 30-points préconise en effet la mise en oeuvre des projets pilotes de pré-dédouanement des

marchandises transitant par voie terrestre, et la plupart des problématiques à cet égard semblent avoir été résolues. Les gouvernements devraient donc agir rapidement afin de compléter leurs évaluations et les négociations à cet effet et procéder diligemment à la mise en oeuvre de ces mesures.

- 4. Améliorer les avantages de la participation volontaire des entreprises aux programmes de sécurité.** Un traitement plus efficace et plus rapide à la frontière et la suppression des mesures faisant double emploi favoriseront la participation accrue dans ces programmes, surtout de la part des petites et moyennes entreprises.
- 5. Simplifier davantage les exigences de l'ALÉNA concernant les règles d'origine.** Deux phases du processus de simplification des règles d'origine en vertu de l'ALÉNA ont été complétées avec succès visant au-delà de 30 milliards de dollars américains en commerce trilatéral jusqu'à maintenant. Des consultations publiques, faisant partie de la troisième phase, viennent d'être complétées et l'ensemble des propositions qui en sont résultées en vue de poursuivre le processus de simplification devrait être mis en oeuvre dès que possible. La prochaine étape devrait viser à compléter les changements d'ordre technique aux exigences des règles d'origine découlant des modifications proposées au système harmonisé de la classification des tarifs suivant les échéances fixées pour l'année 2007, et ensuite commencer la quatrième phase de ce processus en vertu duquel l'on réduirait les coûts de traitement au sein de l'Amérique du Nord en simplifiant les exigences concernant les règles d'origine.
- 6. Simplifier les processus et les exigences de certification en vertu de l'ALÉNA.** L'objectif à long terme devrait être d'éliminer la nécessité de la certification de l'ALÉNA sur toutes les expéditions. À court terme, des modifications ciblées au processus pourraient atténuer de manière considérable les formalités administratives imposées aux producteurs et ainsi accroître leur souplesse en ce qui concerne l'approvisionnement en composantes servant à la production de produits finis en facilitant le processus de qualification à l'application des tarifs sans-frais de l'ALÉNA.
- 7. Retirer sinon suspendre l'application de la règle intérimaire adoptée le 26 août 2006 de l'U.S. Animal and Plant Health Inspection Service (APHIS).** L'APHIS n'a pas consulté les divers intervenants avant d'émettre cette règle intérimaire, laquelle retire l'exemption des frais d'utilisation relativement aux modalités de transport et aux passagers des vols provenant du Canada. Les gouvernements des États-Unis et du Canada, en consultation avec le secteur privé, devraient entreprendre des discussions bilatérales afin d'identifier les

risques légitimes d'ordre phytosanitaire et antiparasitaire, notamment dans la perspective de déterminer les moyens les plus appropriés afin d'atténuer ces risques tout en minimisant les perturbations au commerce légitime.

- 8. Signer un nouveau Cadre de coopération réglementaire nord-américain, et veiller à l'application cohérente des normes et des exigences réglementaires dans chacun des pays.** Ce cadre de coopération devrait être fondé sur le principe voulant que, tant au niveau de la rédaction de nouvelles réglementations que dans la révision des règles existantes, les autorités réglementaires des trois pays devraient consacrer leurs meilleurs efforts afin de refléter les normes nord-américaines ou internationales qui ont préséance dans ce domaine présentement. À la signature du nouveau cadre de coopération, il conviendrait d'établir un Comité nord-américain de coopération en matière de normes et de réglementation, dont le mandat serait de relever toutes les différences au niveau des normes et de la réglementation, par secteur industriel, dont l'effet est de nuire au commerce. Ce comité cherchera aussi à atténuer les différences ainsi identifiées sinon à développer d'autres mécanismes permettant de diminuer leur impact sur la compétitivité de l'industrie nord-américaine.
- 9. Exiger que les autorités réglementaires s'inspirent des normes techniques internationales.** Les autorités réglementaires chargées d'élaborer ou de réviser les règles existantes dans l'un ou l'autre des trois pays, devraient être obligées de tenir compte des normes techniques internationales lorsqu'elles existent. Les gouvernements et l'industrie devraient participer activement à l'élaboration de ces normes dans leur ensemble.
- 10. Supprimer les retenues fiscales sur les paiements d'intérêt transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis.** Cette mesure pourrait être mise en oeuvre dans le cadre des pourparlers au sujet du traité fiscal bilatéral existant entre les deux pays et qui sont en cours depuis plusieurs années déjà.
- 11. Bâtir la capacité et rehausser le niveau de coopération en matière de réglementation financière.** Il conviendrait d'identifier les diverses problématiques en matière de réglementation financière commune, dans le cadre de consultations entreprises avec des experts-conseils financiers américains, canadiens et mexicains, tant du secteur public que du secteur privé. Il y a lieu d'évaluer les programmes d'assistance technique actuels s'adressant aux autorités réglementaires et administratives du secteur bancaire, du secteur des valeurs mobilières et du secteur des assurances, et de favoriser la collaboration trilatérale dans l'élaboration des programmes de formation à l'intention des autorités réglementaires du secteur financier.

12. Modifier l'entente de services du transport par cargo aérien entre les États-Unis et le Mexique. Les deux pays devraient s'entendre afin de prévoir des droits de trafic aérien ouverts et sans restrictions de type « cinquième liberté » à des points intermédiaires entre les deux pays et au-delà du territoire de chacun des pays. Les transporteurs de fret aérien mexicains seraient alors être autorisés à exploiter leurs activités au-delà des destinations situées aux États-Unis à des destinations situées au Canada, en Asie et en Europe et au-delà, et les transporteurs de fret aérien américains seraient également autorisés, en ce qui concerne le Mexique, à exploiter leurs activités au-delà des destinations situées au Mexique à des destinations situées en Amérique Centrale, en Amérique du Sud, dans les Caraïbes, et ainsi de suite. Le fait de conférer de tels droits pourrait sans doute avoir un effet positif sur la viabilité des trajets marginaux entre les États-Unis et le Mexique, lesquels sont présentement mal desservi ou pas desservi du tout par un service de fret aérien direct. Par exemple, si les transporteurs aériens américains pouvaient exploiter leurs activités au-delà d'Oaxaca jusqu'à la ville de Guatemala, ils pourraient possiblement justifier une augmentation de leurs services aériens entre Oaxaca et leurs portes d'entrée et centres de correspondance aux États-Unis. De la même manière, si les transporteurs de fret aériens mexicains pouvaient exploiter leurs activités au-delà de Los Angeles jusqu'en Asie, ils pourraient être en mesure de justifier l'augmentation de certains services entre leurs portes d'entrée et leurs centres de correspondance au Mexique et à Los Angeles.

13. Compléter une stratégie coordonnée sur les Droits de propriété intellectuelle. Le Groupe de travail tripartite sur les Droits de propriété intellectuelle devrait élaborer une stratégie pratique et axée vers la prise de mesures concrètes en matière de Droits de propriété intellectuelle en vue de l'approbation de cette stratégie par les ministres tôt en 2007. Il conviendrait de mettre sur pied des groupes de travail sectoriels d'industrie à industrie le plus rapidement possible et élaborer des plans d'action pour chacun des secteurs industriels.

14. Mettre au point une initiative nord-américaine publique-privée afin de contrer la contrefaçon et le piratage. Alors que les gouvernements sont déjà activement engagés auprès de la communauté des affaires, le CNAC incite tous les intervenants à porter ce dossier à un nouveau niveau. En obtenant la participation directe des intervenants du secteur privé avec leurs vis-à-vis internationaux, ainsi qu'avec les trois gouvernements, ceci assurerait une solution transfrontalière globale. Les communications régulières et le partage de l'information sont essentiels. Le CNAC recommande en particulier la mise

sur pied de colloques conjoints visant l'élaboration de stratégies d'application des lois, la mise au point d'une campagne conjointe visant à sensibiliser les consommateurs à ce sujet, et d'apporter aux efforts déployés par l'industrie et les diverses agences policières afin de partager leurs données et leurs renseignements au sujet des diverses enquêtes sur la contrefaçon et le piratage.

15. Favoriser une collaboration trilatérale afin d'accroître le nombre de travailleurs hautement qualifiés dans le secteur de l'énergie dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. Les gouvernements et les entreprises devraient organiser une conférence annuelle sur les qualifications requises dans le secteur de l'énergie en Amérique du Nord. Cette conférence, qui devrait être tenue sous l'égide du secteur public et du secteur privé, devrait rassembler notamment les entreprises du secteur de l'énergie, les entreprises du secteur de la construction, les hauts fonctionnaires du secteur de l'énergie, les autorités responsables de la planification du développement local, les intervenants en matière de formation et d'éducation, les autorités responsables de l'immigration, et les autres intervenants intéressés à accroître le nombre de travailleurs hautement qualifiés dans le secteur de l'énergie (tant des professionnels diplômés que des travailleurs qualifiés). L'un des principaux objectifs devrait être d'élaborer un modèle de collaboration pouvant également être transposé à d'autres secteurs exigeant des connaissances pointues, par exemple, le domaine des services financiers.

Afin que cela soit absolument clair, conformément à notre mandat, les recommandations du CNAC n'ont aucunement pour objet de recommander quelque mesure susceptible de menacer la souveraineté de l'un ou l'autre des trois pays. Le CNAC ne fait qu'observer qu'il existe un potentiel énorme d'une coopération accrue dans ces domaines, notamment dans la gestion des frontières, la réglementation, l'énergie et plusieurs autres enjeux affectant la qualité de vie des citoyens du Canada, du Mexique et des États-Unis, qu'il s'agisse des interventions en cas d'urgence, d'une pandémie ou encore de l'environnement ou de l'éducation.

L'ALÉNA a fait de l'Amérique du Nord la région économique la plus dynamique dans le monde. Les événements survenus au cours des dernières années ont amené nos pays devant de nouveaux défis. En travaillant ensemble afin de tirer le plus grand avantage des diverses forces que le Canada, le Mexique et les États-Unis contribuent ensemble, nous pouvons à nouveau être à l'avant-garde et montrer au monde entier tout ce qui peut être accompli par trois grandes nations vouées à une cause commune.

INTRODUCTION

Lors de leur sommet à Cancún, au Mexique, en mars 2006, le premier ministre du Canada, Stephen Harper, le président du Mexique à l'époque, Vicente Fox, et le président des États-Unis, George W. Bush, ont célébré le premier anniversaire du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité (PSP).

Le PSP a été lancé en 2005 à titre d'initiative trilatérale afin de manifester l'engagement partagé par le Canada, le Mexique et les États-Unis à l'effet d'accroître la sécurité et à augmenter la prospérité, à améliorer la qualité de vie des citoyens des trois pays, notamment en établissant un cadre institutionnel contribuant à l'avancement de la coopération et du partage de l'information sur diverses questions, notamment la sécurité, le transport, l'environnement et la santé publique.

En juin 2005, les trois gouvernements ont publié des plans de travail détaillés décrivant les principales initiatives constituant le fondement d'un programme ambitieux de collaboration. Depuis lors, les gouvernements de ces trois pays ont consacré plusieurs efforts afin de mettre en oeuvre ces initiatives. Certaines d'entre-elles prendront des mois, voire des années à être complétées, mais dès le mois de mars 2006, les chefs de gouvernement pouvaient déjà faire état de résultats significatifs.

Par ailleurs, les chefs de gouvernement ont décidé qu'afin de poursuivre les travaux déjà bien amorcés et afin d'accélérer les progrès vers l'atteinte de l'objectif, soit de faire de l'Amérique du Nord la région la plus dynamique au plan économique dans le monde entier ainsi qu'un milieu de vie sécuritaire pour les citoyens des trois pays, le PSP pourrait bénéficier de conseils plus directs provenant des intervenants de première ligne au niveau du commerce mondial.

Reconnaissant que la participation du secteur privé est essentielle afin de rehausser la position concurrentielle de l'Amérique du Nord sur les marchés mondiaux et est la force motrice derrière l'innovation et la croissance, la création du Conseil nord-américain de la compétitivité (CNAC), donne aux chefs de gouvernement une voie et confère un rôle officiel au secteur privé dans le cadre du PSP. Le CNAC est constitué de représentants de haut niveau du secteur privé dans chacun des pays, dont le mandat consiste à obtenir les conseils des décideurs chevronnés du monde des affaires afin d'aider les gouvernements à améliorer la position concurrentielle de l'Amérique du Nord et d'assurer la participation du secteur privé à titre de partenaires dans la recherche de solutions. En particulier, le CNAC a le mandat :

- D'étudier les diverses questions que l'on pourrait examiner dans un contexte trilatéral ou bilatéral, reconnaissant que le renforcement de nos relations bilatérales permet également d'accroître la compétitivité de l'Amérique du Nord ;
- D'aborder des problématiques d'une importance immédiate et de fournir des conseils stratégiques à moyen et à long terme ;
- De fournir des conseils au sujet de la compatibilité de nos programmes respectifs en matière de sécurité et de prospérité, compte tenu des liens importants existants entre la sécurité et la prospérité dans un contexte d'échanges commerciaux à l'échelle mondiale ;
- De présenter des idées au sujet du rôle du secteur privé dans la promotion de la compétitivité de l'Amérique du Nord.

Le CNAC est constitué de 30 membres dont la représentativité est également distribuée entre le Canada, le Mexique et les États-Unis, chacun des trois pays étant responsable de déléguer ses propres membres et d'établir le processus de sélection de ses propres membres. Veuillez vous référer à l'annexe III pour la liste complète des membres du CNAC de chaque pays.

Le 15 juin 2006, Maxime Bernier, le ministre de l'Industrie du Canada, Sergio Garcia de Alba, le ministre de l'Économie du Mexique, et Carlos Gutierrez, le secrétaire au Commerce des États-Unis, ont officiellement créé le CNAC lors d'une réunion avec des chefs d'entreprise de l'Amérique du Nord, à Washington, D.C.

À la suite de consultations exhaustives avec des centaines d'entreprises, d'associations sectorielles et chambres de commerce partout au Canada, au Mexique et aux États-Unis, le CNAC s'est réuni à Washington, D.C., le 15 août et a convenu d'axer ses travaux initiaux sur trois grandes priorités : la facilitation de la circulation transfrontalière, la coopération en matière de normes et de réglementation, et l'intégration de l'énergie. Les intervenants pertinents provenant des trois pays ont activement participé à l'ensemble du processus et travaillé ensemble à l'identification des problématiques les plus importantes dans chacun des domaines et à l'élaboration de solutions concrètes afin de les résoudre.

Ce rapport présente les résultats et les recommandations découlant de ces consultations et représente un consensus trilatéral des chefs d'entreprises au sujet des domaines dans lesquels les actions des gouvernements pourraient avoir le plus grand impact et ainsi habiliter les entreprises dans les trois pays à concurrencer de manière

plus efficace sur les marchés mondiaux et assurer ainsi que l'Amérique du Nord demeure la région la plus dynamique du monde entier au plan économique et un milieu de vie sécuritaire pour nos populations tant pour les générations présentes que les générations à venir.

NOTRE VISION POUR L'AMÉRIQUE DU NORD

Il y a deux décennies, l'idée même que trois économies aussi diverses que celles du Canada, du Mexique et des États-Unis pouvaient envisager de supprimer l'ensemble des obstacles au commerce entre-elles, était considérée tellement audacieuse que peu de gens trouvaient cette initiative crédible.

Mais déjà en 1993, ces trois pays avaient signé l'Accord de libre-échange nordaméricain (ALÉNA), propulsant la région à l'avant-garde de la libéralisation globale du commerce et des investissements à l'échelle mondiale. L'initiative a résulté en un bilan extrêmement positif pour les trois pays en cause. Depuis la mise en oeuvre de cet accord, les échanges commerciaux annuels entre les trois pays ont passé de 297 milliards de dollars américains à quelque 810 milliards de dollars américains. Nos pays transigent ainsi ensemble environ 2,2 milliards de dollars américains en échanges commerciaux tous les jours. La croissance économique dans les trois pays a également été vigoureuse, alors que le produit intérieur brut réel (PIB) s'est accru au cours de cette période dans une proportion de 40 pour cent au Mexique, de 48 pour cent aux États-Unis et de 49 pour cent au Canada.

Cependant, au-delà de l'Amérique du Nord, le monde a changé et continue à changer de manière importante. L'émergence de nouvelles puissances économiques tel la Chine et l'Inde transforme les modèles d'échanges commerciaux et d'investissements partout au monde, suscitant une intense concurrence nouvelle pour les entreprises existantes dans tous les secteurs industriels. D'autres pays ont répondu à cette évolution en consacrant davantage d'efforts afin de diminuer leurs propres obstacles au commerce, résultant en une prolifération de nouveaux accords bilatéraux et régionaux, faisant ainsi tranquillement disparaître les avantages relatifs que procurait l'ALÉNA. Par ailleurs, les attaques terroristes du 11 septembre 2001 ont marqué l'émergence d'une nouvelle ère de conflits à l'échelle mondiale, suscitant ainsi la nécessité de repenser la notion de sécurité dans l'ensemble de la région.

Cela dit, il est impératif que ces préoccupations accentuées en matière de sécurité ne nuisent pas aux efficiences économiques découlant de l'ALÉNA, alors que les entreprises dans ces trois pays doivent composer et s'adapter aux marchés en pleine évolution, et ce, plus rapidement que jamais. En raison de l'intégration étroite des modèles de production au sein de l'Amérique du Nord, tout resserrement des frontières entre le Canada, le Mexique et les États-Unis menace d'éroder l'avantage concurrentiel nord-américain issu de l'ALÉNA. Les marchandises importées en Amérique du Nord en provenance de l'étranger ne subissent un contrôle douanier qu'une seule fois, alors que les marchandises produites et vendues au sein de la région doivent souvent traverser les frontières à plusieurs reprises, à mesure que l'on incorpore une valeur ajoutée aux matières brutes qui sont éventuellement transformées en produits finis.

Toute mesure qui ajoute des coûts ou du temps aux déplacements transfrontaliers au sein de l'Amérique du Nord constitue dans les faits une taxe sur les entreprises, une taxe sur l'investissement, ou une taxe sur les emplois dans l'ensemble de la région, ce qui résulte ultimement en des coûts accrus pour les consommateurs dans ces trois pays. Par l'entremise du PSP, les chefs de gouvernement ont reconnu qu'afin d'assurer la sécurité et la prospérité des citoyens des trois pays, ceci requiert que nous travaillions tous ensemble, et que dans la mesure du possible que les décisions en matière de sécurité et de politique économique produisent des effets de renforcement mutuel plutôt que des embûches et des conflits.

Les membres du CNAC issu des trois pays conviennent qu'il est possible de réaliser des progrès concrets en aidant à l'économie nord-américaine à mieux fonctionner dans son ensemble tout en renforçant la sécurité et le mieux-être ses citoyens.

Afin que cela soit absolument clair, conformément à notre mandat, les recommandations du CNAC n'ont aucunement pour objet de recommander quelque mesure susceptible de menacer la souveraineté de l'un ou l'autre des trois pays. Le CNAC ne fait qu'observer qu'il existe un potentiel énorme d'une coopération accrue dans ces domaines, notamment dans la gestion des frontières, la réglementation, l'énergie et plusieurs autres enjeux affectant la qualité de vie des citoyens du Canada, du Mexique et des États-Unis, qu'il s'agisse des interventions en cas d'urgence, d'une pandémie ou encore de l'environnement ou de l'éducation.

L'ALÉNA a fait de l'Amérique du Nord la région économique la plus dynamique dans le monde. Les événements survenus au cours des dernières années ont amené nos pays à composer avec de nouveaux défis. En travaillant ensemble afin de tirer le plus grand avantage des diverses forces que le Canada, le Mexique et les États-Unis contribuent ensemble, nous pouvons à nouveau être à l'avant-garde et montrer au monde entier tout ce qui peut être accompli par trois grandes nations vouées à une cause commune.

LA FACILITATION DE LA CIRCULATION TRANSFRONTALIÈRE

La nécessité d'accroître les mesures de sécurité depuis 2001 a provoqué ses plus importantes répercussions directes au plan des coûts et des retards aux postes frontaliers au sein même de l'Amérique du Nord, grugeant ainsi les avantages concurrentiels procurés par l'ALÉNA. Le CNAC est donc d'avis que la facilitation de la circulation transfrontalière devrait être l'une des plus importantes priorités des chefs de gouvernement afin de faire progresser les objectifs du PSP.

Afin d'atteindre l'objectif d'accroître la compétitivité nord-américaine, les postes frontaliers doivent à la fois devenir plus sécuritaires et plus efficaces tant pour la circulation des individus que pour les circulations des marchandises. Bien que l'augmentation des mesures de sécurité ait tendance à provoquer un accroissement des coûts des transactions aux frontières, nous estimons qu'en recourant de manière optimale aux technologies disponibles et en simplifiant les formalités aux frontières, ceci aurait comme conséquence de renforcer la sécurité tout en minimisant et possiblement diminuant le fardeau économique s'y rapportant.

La présente section passe en revue les mesures déjà entreprises par les gouvernements afin d'assurer la circulation efficace et sécuritaire des individus et des marchandises à destination et au sein même de l'Amérique du Nord, et offre des recommandations visant à accélérer et à renforcer ces importantes initiatives. Ceci offre des recommandations à être réalisées à court, à moyen et à long terme, dans les domaines suivants : la gestion des situations d'urgence et la reprise des activités commerciales après un incident; l'évolution et l'amélioration des infrastructures aux frontières; la circulation des marchandises; et la circulation des individus.

Ces recommandations visent à mettre de l'avant des actions pouvant être prises afin d'améliorer de manière importante l'efficacité des échanges commerciaux au sein même de l'Amérique du Nord. Certaines de ces recommandations pourraient être mises en oeuvre relativement rapidement, et le CNAC a identifié celles à l'égard desquelles une attention immédiate devrait être apportée. Les actions recommandées à cet égard procureront à la fois des avantages concrets à court terme et permettront d'établir les modalités d'une coopération réussie entre les partenaires, une coopération qui permettra notamment au PSP à apporter une contribution durable à l'accroissement à long terme de la compétitivité des entreprises nord-américaines.

GESTION DES SITUATIONS D'URGENCE ET REPRISE DES ACTIVITÉS COMMERCIALES APRÈS UN INCIDENT

Les catastrophes, quelles soient naturelles ou découlant de l'intervention humaine, peuvent avoir des répercussions considérables au-delà des frontières nationales de tous les pays, et les communautés d'affaires du Canada, du Mexique et des États-Unis conviennent de la nécessité d'adopter une approche commune à l'égard des principaux aspects de la gestion des situations d'urgence.

Le secteur privé a d'importantes obligations en ce qui concerne la prévention des catastrophes ainsi que les interventions à cet égard. Parmi ces obligations, signalons la protection des infrastructures critiques, 85 pour cent de celles-ci étant la propriété du secteur privé ou étant exploitée par celui-ci, ainsi que la formation et la planification permettant d'intervenir de manière efficace en cas d'incident. Par conséquent, le secteur privé doit être un partenaire dans l'élaboration d'une approche nord-américaine à la gestion des situations d'urgence et la reprise des activités commerciales après un incident.

Les trois chefs de gouvernement de l'Amérique du Nord ont convenu, lors de leur sommet à Cancún en 2006, de travailler ensemble afin de contrer la menace que représente la grippe aviaire et les pandémies, et d'adopter une série de principes permettant de guider la coopération trilatérale et la gestion des catastrophes potentielles. Cette entente est d'autant plus importante en raison de la menace croissante et significative d'une pandémie à l'échelle mondiale, de ses répercussions potentielles sur la santé humaine dans le monde entier, et en raison du fait que peu de secteurs industriels seront à l'abri de ses répercussions au plan économique.

Le CNAC appuie entièrement ces efforts déployés par nos trois gouvernements afin de contrer la menace d'une pandémie. Parmi les plus récentes initiatives à cet égard, signalons la signature d'une déclaration commune engageant notamment les États-Unis et le Mexique à coordonner leurs efforts et leurs préparatifs à cet égard, les activités de surveillance de l'éclosion des maladies tant à l'échelle nationale qu'internationale, et la planification des interventions en cas d'éclosion d'une pandémie d'influenza. À l'avenir, les trois gouvernements devront mettre au point des campagnes de sensibilisation afin d'informer les propriétaires d'entreprises et les chefs d'entreprises au sujet des risques liés à la menace d'une pandémie et au sujet des préparatifs en cas d'éclosion d'une pandémie. Les gouvernements doivent également susciter la participation du public en général à ces efforts.

Il convient de féliciter les trois gouvernements pour les mesures qu'ils ont prises jusqu'à maintenant en ce qui concerne la menace d'une pandémie. À titre de recommandation d'ensemble, nous sommes d'avis qu'une approche similaire devrait être adoptée plus largement à l'égard de l'ensemble des problématiques soulevées dans la gestion des situations d'urgence.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Accélérer le développement de stratégies nationales de protection des infrastructures critiques. Les gouvernements des trois pays nord-américains devraient avoir complété l'élaboration de leurs stratégies nationales de protection des infrastructures critiques et les évaluations de vulnérabilité s'y rapportant au cours des douze prochains mois. Le *U.S. National Infrastructure Protection Plan*, publié en 2006, constitue un pas positif dans la bonne direction. Les propriétaires et les exploitants d'infrastructures critiques (notamment, les liaisons de transport, les pipelines, les réseaux de distribution d'électricité, les services financiers, et les réseaux de télécommunications) doivent faire partie intégrante de la phase de planification et d'évaluation des mesures à prendre, de même que les gouvernements locaux, provinciaux, et des états, selon le cas. Les gouvernements doivent également renforcer les activités de collecte, d'analyse et de partage de l'information se rapportant à la sécurité des infrastructures avec les propriétaires et les exploitants du secteur privé. La coordination entre les trois pays sera également très importante afin que ce processus soit empreint d'une perspective nord-américaine et de veiller à dissuader toute discrimination potentielle.

Parmi les prochaines étapes les plus importantes à réaliser en vue de la protection des infrastructures critiques, signalons l'établissement d'un ensemble de règles procurant une protection juridique pour les entreprises procédant à l'évaluation des risques et au partage de l'information au sujet des vulnérabilités avec les administrations gouvernementales compétentes. Sans une protection juridique et réglementaire, les entreprises risquent d'être exposées à des sanctions antimonopoles découlant du partage de l'information ou des poursuites de la part de clients au sujet de la communication de la vulnérabilité des entreprises à une interférence ou une atteinte intentionnelle à leurs activités. De plus, il faut prévoir des mesures de protection à l'encontre des dispositions des lois d'accès à l'information visant la communication de renseignements confidentiels ou de secrets industriels à des gouvernements par les entreprises dans un tel contexte. Les protections juridiques devraient logiquement s'étendre aux entreprises offrant également des services ou des technologies permettant d'assurer la protection des infrastructures. En outre, des protections contre les poursuites en responsabilité devraient être également accordées dans le cadre des

activités transfrontalières afin d'inciter la participation active de l'industrie dans la fourniture de solutions en matière de lutte antiterroriste tout en permettant à l'industrie d'atténuer les risques juridiques pouvant être liés à un événement catastrophique.

Renforcer la gestion des situations d'urgence et l'état de préparation en cas de pandémie en procédant davantage à la planification et à des simulations d'interventions en cas de catastrophe particulière. Les simulations d'interventions en cas d'urgence se sont avérées très utiles, notamment en y associant le secteur privé. Il conviendrait de procéder à ces simulations sur une base régulière, à l'égard d'une diversité de menaces et à divers postes frontaliers. Les simulations déjà réalisées par le passé ont permis de repérer les principales problématiques à résoudre à cet égard, notamment la nécessité d'améliorer et de renforcer les communications avant et pendant un incident ; l'élaboration et la conservation de listes des principales personnes-ressources ; la mise en place d'un commandement conjoint coordonné doté d'un système de communications préapprouvé ; la clarification des rôles et des responsabilités (y compris l'imputabilité au plan opérationnel) pour tous les intervenants durant une situation d'urgence ; l'examen continu des plans de gestion des situations d'urgence et de reprise des activités après une catastrophe ; ainsi que l'établissement des listes prioritaires et préapprouvées des marchandises et des individus présentant un faible risque.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT FAIRE D'ICI 2008

Accélérer l'établissement des protocoles coordonnés des reprises des activités commerciales après un incident et la planification de ces mesures aux postes frontaliers. La reprise rapide des activités commerciales après un incident catastrophique dépendra de la qualité de la planification préalable entre tous les paliers de gouvernement et le secteur privé. Les plans de reprise des activités commerciales doivent notamment prévoir l'établissement de communications bilatérales ainsi que le partage de l'information entre les gouvernements, l'industrie et le grand public. Afin d'accélérer le progrès des initiatives trilatérales à cet égard, le Canada, les États-Unis et le Mexique devraient amorcer la mise au point d'un plan d'urgence d'ici le mois de juin 2007 englobant tous les modes de transport.

Convenir et annoncer que les voies EXPRES et NEXUS ainsi que les liaisons ferroviaires seront rouvertes le plus rapidement possible lors d'une situation d'urgence. L'Agence des services frontaliers du Canada ainsi que la United States Customs and Border Protection Agency doivent s'assurer que les participants à des programmes à faible risque, par exemple, au programme C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism), EXPRES (Programme d'expéditions rapides et sécuritaires) et NEXUS, reçoivent un traitement prioritaire lors de la reprise des

activités commerciales après un incident. Les gouvernements doivent également travailler avec les entreprises ayant investi dans ces programmes à faible risque afin de s'assurer que les plans et les protocoles pertinents sont en place de manière à faciliter leur circulation transfrontalière lors d'une situation de nature sécuritaire.

AMÉLIORATION DES INFRASTRUCTURES FRONTALIÈRES

Malgré les importants efforts consacrés afin de diminuer les délais d'attente, les entreprises dans les trois pays continuent à être préoccupées par le degré de congestion aux points d'entrée des camions et des automobiles à la frontière entre le Canada et les États-Unis et entre le Mexique et les États-Unis. L'intégration accrue découlant de l'ALÉNA exerçait déjà une pression sur la capacité des infrastructures frontalières avant le 11 septembre. Le renforcement subséquent des mesures de sécurité a fait de l'investissement continu dans les infrastructures frontalières une priorité essentielle pour les trois gouvernements. Évidemment, le défaut d'agir sur ce front aurait des conséquences graves pour la compétitivité nord-américaine.

Le CNAC reconnaît et appuie les efforts en cours visant à accroître la capacité aux postes frontaliers névralgiques partout en Amérique du Nord. Il conviendrait cependant d'accélérer ces plans lorsque cela est possible, notamment en accordant la priorité à l'augmentation des effectifs et à un nombre accru et à un rallongement des voies EXPRES à ces postes frontaliers. Les gouvernements devraient également penser de manière plus stratégique et songer en particulier à la mise en place de corridors commerciaux désignés et d'infrastructures de transport intermodal, ainsi qu'à une plus grande intégration du transport maritime sur de courtes distances.

En ce qui concerne la frontière entre le Canada et les États-Unis, les gouvernements à tous les paliers sont activement engagés dans la réalisation de projets d'agrandissement et d'amélioration des infrastructures frontalières. Ces efforts exigent souvent la participation de plusieurs paliers de gouvernement, provoquant ainsi des retards ayant des répercussions économiques négatives pour l'ensemble de la communauté des affaires.

Une capacité adéquate des infrastructures à la frontière canado-américaine préoccupe certainement tant le secteur manufacturier que le secteur des matières premières. Plus de 40 pour cent des échanges commerciaux quotidiens de 1,2 milliard de dollars américains entre les deux pays ont lieu aux quatre postes frontaliers terrestres dans la région de Détroit et de Windsor. On prévoit qu'au cours des trente prochaines années, la circulation transfrontalière par camion augmentera de quelque 130 pour cent, et par conséquent, des investissements supplémentaires considérables devront être consacrés à ces postes frontaliers traitant un volume élevé de marchandises. Plus de 50 000 emplois et une perte potentielle de production estimée à 13,4 milliards de dollars américains sont en jeu.

À la frontière entre le Mexique et les États-Unis, les gouvernements devraient examiner de manière exhaustive l'opportunité de déplacer les formalités de douanes vers l'intérieur des frontières des deux pays afin d'alléger la pression sur les infrastructures frontalières. Il faudra également consacrer des investissements afin d'accroître la capacité aux postes frontaliers traitant un volume élevé de marchandises. Les heures d'exploitation des postes douaniers ainsi que des autres agences chargées de l'inspection des marchandises devraient être également prolongées et harmonisées entre les États-Unis et le Mexique. Le CNAC appuie les efforts consacrés à l'examen des engorgements et à l'identification des améliorations potentielles pouvant être apportées à la capacité ainsi qu'à l'efficacité des infrastructures frontalières.

En cherchant à résorber les engorgements dans le transport par voie terrestre, les gouvernements devraient également étudier la possibilité d'accroître la circulation maritime à l'intérieur même de l'Amérique du Nord, notamment des trajets maritimes de courte distance sur les Grands Lacs ainsi que les trajets entre les ports situés au Mexique et aux États-Unis. Notamment, les États-Unis devraient inclure les principaux ports mexicains dans son initiative Megaports, un mécanisme permettant d'établir une collaboration conjointe avec d'autres pays, afin de vérifier les marchandises transportées aux principaux ports de mer internationaux. Cette initiative, lancée en 2003, a trois objectifs principaux : dissuader les terroristes d'utiliser les ports de mer du monde entier afin d'y faire transiter des matières illicites ; détecter la présence de matières nucléaires ou radioactives lorsqu'elles sont expédiées par fret maritime ; et interdire l'entrée de matières dangereuses avant que celles-ci puissent être utilisées contre les États-Unis ou un pays allié.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Convenir de mettre en oeuvre d'ici la fin de l'année 2007 les projets pilotes déjà planifiés visant le pré-dédouanement des marchandises transitant par voie terrestre.

Le déplacement des activités de dédouanement davantage à l'intérieur des frontières et plus loin des postes frontaliers actuels est une mesure qui pourrait considérablement diminuer la congestion à la frontière. L'accord sur les Frontières intelligentes en 30-points préconise en effet la mise en oeuvre des projets pilotes de prédédouanement des marchandises transitant par voie terrestre, et la plupart des problématiques à cet égard semblent avoir été résolues. Les gouvernements devraient donc agir rapidement afin de compléter leurs évaluations et les négociations à cet effet et procéder diligemment à la mise en oeuvre de ces mesures.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Accélérer les travaux sur les infrastructures des postes frontaliers dans la région Detroit-Windsor, par l'entremise du processus de partenariat binational et dans le cadre de la *Detroit River International Crossing Study*. Les infrastructures dans cette région sont extrêmement importantes pour les économies du Canada et des États-Unis ainsi que pour l'ensemble de la sécurité de la chaîne d'approvisionnement à l'intérieur de l'ALÉNA. Compte tenu de l'âge et de la vétusté des infrastructures existantes, et de la vulnérabilité de ces infrastructures en cas de circonstances imprévues, une priorité élevée devrait être accordée afin de s'assurer d'une capacité adéquate et fiable de la circulation transfrontalière dans la région de Detroit-Windsor, notamment la capacité du réseau d'accommoder le transport de matières dangereuses. Les gouvernements du Canada et des États-Unis devraient également investir dans l'amélioration des infrastructures et de la capacité à d'autres postes frontaliers traitant un volume élevé de marchandises, notamment à Blaine, Washington ; Buffalo, New York ; et Calais, Maine.

Inclure les principaux ports mexicains dans l'initiative Megaports des États-Unis. Il conviendrait de commencer par l'inclusion du port Lázaro Cardenas et puis d'étendre ces mesures afin d'inclure les ports de Manzanillo, d'Altamira et de Veracruz. Des investissements consacrés à l'infrastructure sécuritaire impérieuse à ces ports contribueront à accroître tant la sécurité que l'efficacité dans le réseau de transport multimodal en Amérique du Nord et contribuer également à résorber les engorgements aux postes frontaliers terrestres.

LA CIRCULATION DES MARCHANDISES

À Cancún, les chefs de gouvernement ont convenu d'un échéancier de 24 mois afin de réaliser des progrès sur un vaste étendu de mesures destinées à accroître la sécurité de l'Amérique du Nord dans son ensemble. Parmi ces mesures, signalons : l'adoption d'une approche de gestion du risque dans le contrôle des marchandises et des individus : le recours à des processus électroniques et des modes de communication compatibles pour la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ; l'adoption de normes et de solutions de rechange relativement à l'utilisation de documents sécurisés afin de faciliter les voyages transfrontaliers ; et l'assistance mutuelle dans les enquêtes criminelles et en matière de sécurité. Le CNAC convient que le meilleur moyen de renforcer la compétitivité de l'Amérique du Nord grâce à une circulation plus efficace des marchandises entre les trois pays consiste à renforcer la protection de la région contre les menaces externes.

Malgré les efforts des gouvernements de rechercher un équilibre entre l'atteinte des doubles objectifs que constituent le renforcement de la sécurité et la facilitation du commerce, les coûts aux frontières continuent à augmenter et les retards demeurent chose courante. Le CNAC est également préoccupé de la congestion dans les ports d'entrée nord-américains, ce qui résulte en des inefficiences dans la circulation des marchandises entre l'Amérique du Nord et les partenaires commerciaux situés à l'extérieur de la région.

Entre 2000 et 2004, l'application de nouvelles mesures de sécurité et l'adoption de règles et de règlements plus complexes ont triplé le temps de traitement de l'entrée des camions aux États-Unis à partir du Mexique et du Canada. Selon les estimations, les coûts de ces efforts peuvent atteindre jusqu'à 11,5 milliards de dollars américains, et ce, uniquement au Canada et aux États-Unis.

Ceci peut avoir un impact considérable sur la compétitivité des entreprises nord-américaines. Une cargaison typique de 4 000 voitures importées en Amérique du Nord par navire ne nécessite qu'une seule transaction aux douanes, alors qu'un nombre équivalent de voitures produites et vendues en Amérique du Nord auraient à composer avec le nombre vertigineux de 28 200 transactions douanières en raison de la fréquence avec laquelle cette industrie hautement intégrée expédie des pièces et des sous-assemblages d'une usine à une autre et vice versa dans le cadre du processus de production. Chaque véhicule produit en Amérique du Nord traverse effectivement les frontières plus de sept fois durant sa production. Chaque fois qu'il traverse la frontière, cela provoque des coûts supplémentaires découlant notamment des retards à la frontière, de la sécurité et des formalités douanières. Ces coûts additionnels, que les manufacturiers étrangers n'ont pas à assumer, contribuent à instaurer un désavantage concurrentiel significatif pour les manufacturiers en Amérique du Nord, ce qui mène ultimement à des prix plus élevés pour les consommateurs.

En d'autres termes, les entreprises qui font le plus d'efforts afin de tirer le plus grand avantage possible du marché nord-américain hautement intégré, sont pénalisées. De plus, les coûts liés aux renforcements des mesures de sécurité à l'intérieur de l'Amérique du Nord sont répartis de manière inégale entre les divers modes de transport. Par exemple, les tarifs du contrôle des marchandises appliqués dans le cadre de la technologie VACIS (système d'inspection des véhicules et du fret) sont plus élevés pour le transport par rail que pour les autres modes de transport, alors que l'essentiel de toutes les marchandises transportées par rail à destination des États-Unis passant les frontières terrestres sont assujetties au contrôle des marchandises VACIS. Et malgré les efforts visant à centraliser et à simplifier l'administration des mesures de sécurité dans chaque pays, il y a encore 44 organismes exerçant des pouvoirs à un niveau ou à un autre à la frontière canado-américaine. Il est donc essentiel de coordonner le travail de ces organismes.

Il demeure beaucoup à faire au plan de la mise en oeuvre et du renforcement des accords sur la Frontière intelligente régissant la circulation à la frontière canado-américaine et à la frontière entre le Mexique et les États-Unis, notamment au plan de la simplification des mécanismes favorisant la circulation sécuritaire des marchandises à l'intérieur de l'Amérique du Nord, mais les progrès à cet égard seraient considérablement accélérés par la mise au point d'une stratégie globale et efficace visant à dédouaner les marchandises au point de première entrée dans la région.

Il faut faire davantage que d'améliorer les mesures de sécurité si l'on veut atteindre l'objectif à long terme d'établir des mécanismes entièrement harmonisés aux frontières à l'intérieur de l'Amérique du Nord. La simplification des pratiques de dédouanement et l'amélioration de la logistique pourraient à elles seules permettre d'économiser jusqu'à 5 pour cent du coût d'un produit. Par exemple, les coûts liés aux règles d'origine demeurent problématiques pour le secteur privé, surtout que les tarifs entre les trois pays sont dorénavant établis à zéro à l'égard d'une grande quantité de produits. Les gouvernements devraient chercher à simplifier et à harmoniser les mécanismes de dédouanement dans la mesure du possible.

Les gouvernements doivent également se garder de ne pas entreprendre des mesures pouvant miner ou contrecarrer les objectifs du PSP sans faire état de motifs clairs et impératifs pour ce faire. Par exemple, l'APHIS (U.S. Animal and Plant Health Inspection Service) a publié une règle intérimaire dans le registre fédéral le 26 août 2006 sans consulter les divers intervenants avant d'émettre cette règle intérimaire, laquelle retire l'exemption des frais d'utilisation relativement aux modalités de transport et aux passagers des vols provenant du Canada. En vertu de cette règle intérimaire, un tarif de 5,25 dollars américains par chargement de camion, 7,50 dollars américains par wagon, 488 dollars américains par navire et 5,00 dollars américains par passager aérien, ce qui coûte aux entreprises et aux voyageurs une somme évaluée à environ 75 millions de dollars américains par année. Cette règle aurait également pour effet d'augmenter considérablement le temps de transit et la paperasse liée au transport des individus et des marchandises en provenance du Canada.

L'APHIS affirme que ces frais sont nécessaires afin de financer l'embauche d'inspecteurs supplémentaires afin d'inspecter tous les moyens de transport et les passagers aériens sur les vols à partir du Canada, afin de vérifier la présence de maladies dans les plantes et de parasites. En vertu de la règle, tous les modes de transport, peu importe s'ils présentent un risque d'importation d'une maladie sur une plante ou d'un parasite sur un animal, doivent être inspectés. L'imposition d'inspections de nature agricole de toutes les expéditions représente une utilisation

inefficace de ressources par ailleurs limitées. Il n'y a aucune raison, à notre avis, de procéder à l'inspection ou à l'imposition d'un tarif à l'égard d'expéditions qui sont de toute évidence des expéditions à faible risque, par exemple dans le cas de pièces d'automobiles ou de machinerie.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Améliorer les avantages de la participation volontaire des entreprises aux programmes de sécurité. Un traitement plus efficace et plus rapide à la frontière ainsi que la suppression des mesures faisant double emploi favoriseront la participation accrue dans ces programmes, surtout de la part des petites et moyennes entreprises. Les gouvernements et l'industrie pourraient également collaborer afin de :

- Convenir d'un ensemble de critères communs minimaux et d'avantages ainsi que de la mise en place d'un processus unique d'enregistrement afin de participer aux programmes C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) et PEP (Partenaires en protection) ;
- S'assurer que les programmes PEP et C-TPAT soient conformes aux modalités du Cadre sur les normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial de l'Organisation mondiale des douanes ;
- Procurer une formation plus efficace au personnel affecté aux douanes afin de s'assurer qu'il soit en mesure de fournir un niveau de services le plus élevé possible ;
- Veiller à la dotation suffisante en personnel aux postes frontaliers ;
- Durant l'année 2007, accélérer l'expansion des programmes NEXUS et EXPRES à d'autres postes frontaliers importants tant pour le transport terrestre que le transport aérien ;
- Éviter de réglementer les programmes C-TPAT/EXPRES/PEP et conserver une approche souple et volontariste à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ; et
- Collaborer avec les intervenants du secteur privé afin d'incorporer le concept *GreenLane* visant à procurer aux compagnies des avantages échelonnés pour leur participation volontaire à des programmes de sécurité afin de permettre un dédouanement plus rapide des expéditions à faible risque et d'éliminer le double emploi des inspections.

Simplifier davantage les exigences de l'ALÉNA concernant les règles d'origine. Deux phases du processus de simplification des règles d'origine en vertu de l'ALÉNA ont été complétées avec succès visant au-delà de 30 milliards de dollars américains en commerce trilatéral jusqu'à maintenant. Des consultations publiques, faisant partie de la troisième phase, viennent d'être complétées et l'ensemble des propositions qui en sont résultées en vue de poursuivre le processus de simplification devrait être mis en oeuvre dès que possible. La prochaine étape devrait viser à compléter les changements d'ordre technique aux exigences des règles d'origine découlant des

modifications proposées au système harmonisé de la classification des tarifs suivant les échéances fixées pour l'année 2007, et ensuite commencer la quatrième phase de ce processus qui réduirait les coûts de traitement au sein de l'Amérique du Nord en simplifiant les exigences concernant les règles d'origine.

Simplifier les processus et les exigences de certification en vertu de l'ALÉNA.

L'objectif à long terme devrait être d'éliminer la nécessité de la certification de l'ALÉNA sur toutes les expéditions. À court terme, des modifications ciblées au processus pourraient atténuer de manière considérable les formalités administratives imposées aux producteurs et ainsi accroître leur souplesse en ce qui concerne l'approvisionnement en composantes servant à la production de produits finis. Ceci faciliterait le processus de qualification à l'application des tarifs sans-frais de l'ALÉNA, renforçant ainsi les échanges commerciaux trilatéraux. Il conviendrait de mettre en oeuvre à court terme les actions spécifiques ci-après afin de simplifier le processus de certification en cause :

- Les gouvernements devraient songer à passer soit à un mécanisme de certification à l'ALÉNA valide pour plusieurs années ou soit à un processus de renouvellement automatique de la certification ;
- Les gouvernements devraient songer à modifier la facture commerciale de manière à y inclure un champ reconnaissant la certification à l'ALÉNA comme cela se fait présentement dans le cadre du système CLVS (Canadian Low Value Shipment system) ;
- Supprimer l'obligation d'utiliser uniquement les formulaires approuvés de certification à l'ALÉNA (par exemple le formulaire CF 434) utilisé afin de réclamer l'application préférentielle des tarifs de l'ALÉNA sur les importations et autoriser l'utilisation des attestations de certification à cette fin ; et
- Accepter la transmission par mode électronique des certificats à l'ALÉNA et la reconnaissance des signatures électroniques à cette fin.

Retirer sinon suspendre l'application de la règle intérimaire adoptée le 26 août 2006 de l'U.S. Animal and Plant Health Inspection Service (APHIS). L'APHIS n'a pas consulté les divers intervenants avant d'émettre cette règle intérimaire, en contournant le processus habituel concernant l'établissement de réglementation. Le CNAC recommande que les États-Unis et le Canada, en consultation avec le secteur privé, devraient entreprendre des discussions bilatérales afin d'identifier les risques légitimes d'ordre phytosanitaire et antiparasitaire, notamment dans la perspective de déterminer les moyens les plus appropriés afin d'atténuer ces risques tout en minimisant les perturbations au commerce légitime. L'APHIS devrait également songer à mettre en place des mesures moins dispendieuses et moins intrusives visant à protéger le public et les produits agricoles américains. Par exemple, l'agence devrait limiter ses inspections et ses frais uniquement aux expéditions qui présentent un risque élevé d'importations de maladies des plantes ou de parasites sur des animaux.

Enfin, l'APHIS n'a pas réussi à démontrer la nécessité d'ajouter des inspecteurs. Le CNAC recommande que l'APHIS procède à une étude afin de quantifier les risques et de déterminer les besoins en matière d'inspection avant d'imposer de nouveaux frais sur le commerce canado-américain.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Supprimer les mesures de contrôle et les exigences faisant double emploi pour les marchandises. Une collaboration accrue doit être instaurée afin d'éliminer l'obligation de procéder au contrôle d'un conteneur donné à la fois à son port d'entrée au pays et également à la frontière canado-américaine.

Convertir les formalités douanières des documents en papier au traitement électronique des données. Ceci devrait s'appliquer à tous les renseignements requis aux fins d'un avis préalable ou à toute autre fin de dédouanement par tous les ministères et organismes dans les trois pays. En ce qui concerne le Canada et les États-Unis, ceci signifie d'élargir les processus de dédouanement électronique des connaissements à tous les autres ministères gouvernementaux impliqués dans les transactions à la frontière.

Coordonner les exigences réglementaires et renforcer la collaboration entre les organismes. Une telle coordination vise à s'assurer que les exigences se rapportant aux formalités douanières dans les trois pays sont fondées sur la notion de risque, et qu'une analyse coûts/bénéfices soit réalisée afin de justifier l'imposition de ces exigences.

Normaliser et élever les seuils d'autorisation des expéditions à faible valeur transitant par des entreprises de messagerie. À l'heure actuelle, le seuil des expéditions par l'entremise des entreprises de messagerie au Canada (les fournisseurs de services de livraison expresse peu importe le mode de transport) qui se qualifient aux fins de l'inspection et d'une vérification par l'étude des renseignements au sujet des expéditions avant leur arrivée et la présence sur place de personnel des douanes est inférieur à celui pratiqué aux États-Unis. L'augmentation des seuils du Canada et du Mexique afin de rejoindre le niveau des seuils aux États-Unis procurerait un certain nombre d'avantages, notamment la diminution des coûts d'exploitation, de plus grandes efficacités opérationnelles, l'affectation du personnel à des priorités présentant un risque plus élevé, le traitement plus rapide des formalités de dédouanement, l'abaissement des coûts de traitement se rapportant à des biens de faible valeur, ainsi qu'une meilleure certitude au niveau des délais de livraison. Ceci exigera que l'on règle certains problèmes internes à l'échelle nationale, notamment la différence au niveau des règles en matière de responsabilité, mais cela démontrera que les gouvernements sont engagés à favoriser la mise en place d'un environnement commercial régional efficace et efficient.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2010

Élaborer un système de dédouanement global à l'échelle nord-américaine ou des systèmes nationaux entièrement compatibles. Cette mesure vise à faciliter le partage de l'information. Le système ACE/ITDS (United States Commercial Environment/International Trade Data System) constitue un point de départ intéressant des travaux pouvant être réalisés avec la participation du Canada et du Mexique dans l'élaboration d'un tel système. Tous les organismes gouvernementaux des trois pays devraient consentir à participer et à coopérer à ce processus, puisque le concept du système ACE/ITDS a fait ses preuves.

Mettre au point un système commun nord-américain pour la transmission des informations en matière d'importation et d'exportation. Les organismes gouvernementaux devraient finaliser leurs efforts afin de procéder au lancement de leurs systèmes respectifs de traitement électronique préalable des marchandises transportées par camion et par rail. Le système IPEC (Information préalable sur les expéditions commerciales) au Canada et ACE aux États-Unis devraient être lancés pour tous les modes de transport dans les prochains 24 à 36 mois. Le secteur privé des deux pays devrait partager les pratiques exemplaires dans ce domaine pour aider à compenser les coûts liés afin de se conformer aux systèmes ACE et IPEC.

Consacrer des investissements supplémentaires dans la recherche sur l'élaboration d'un mécanisme de contrôle de sécurité des conteneurs économiquement viable, incorporant notamment la technologie « smart box » ou « smart seal ». Cette mesure constitue déjà une priorité aux États-Unis, et cela devrait également être une priorité tant au Canada qu'au Mexique.

Simplifier et améliorer les processus aux douanes. L'échange de marchandises entre les trois partenaires de l'ALÉNA devrait être davantage favorisé à moyen et à plus long terme. Pour y arriver, les trois gouvernements devraient :

- Améliorer la coordination de leurs programmes de certification des douanes, y compris la simplification des communications entre le gouvernement et l'industrie ;
- Permettre le dépôt périodique des documents douaniers plutôt que d'exiger le dépôt de la documentation à chacune des transactions ;
- Mettre en oeuvre un système unique cohérent de transit et des processus pertinents ;
- Augmenter les limites de rémission des dons et des transactions *de minimus* au Canada, au Mexique et aux États-Unis par la poste ou par messagerie. Ceci permettrait d'affecter le personnel des services frontaliers d'être affectés à l'inspection de secteurs à plus haut risque ;
- Utiliser une approche fondée sur les risques dans l'élaboration et la mise en oeuvre de quelque nouvelle exigence de nature réglementaire ;

- Veiller à la cohérence des mesures de sécurité appliquées d'un port intérieur à un autre de manière à soutenir une circulation régulière des marchandises à la frontière ; et
- Veiller à mettre en place un processus de réclamation rétroactive plus efficace afin d'assurer le traitement préférentiel des réclamations rétroactives. Bien que les États-Unis et le Canada aient mis en place des systèmes efficaces à cet égard, le système appliqué au Mexique doit être amélioré.

LA CIRCULATION DES INDIVIDUS

La compétitivité nord-américaine dépend également de la circulation des individus de manière efficiente et non seulement à l'intérieur de la région.

Un programme unique, conjoint et fiable à l'intention des voyageurs devra être mis en place dans les meilleurs délais. Les trois gouvernements travaillent présentement à l'élaboration de normes afin de mettre en place des modalités alternatives d'identification, notamment l'introduction des cartes à puce comportant des puces d'identification sur fréquence radio (RFID) et des données biométriques, notamment les empreintes digitales et un lecteur électronique de l'iris, afin de confirmer l'identité et la citoyenneté d'un individu. Les agences oeuvrant au sein de plusieurs ministères gouvernementaux dans les trois pays sont en train de mettre au point leurs propres formes de cartes d'identité sécuritaires à de fins spécifiques. Il pourrait en résulter une panoplie de nouvelles cartes d'identité qui pourraient davantage compliquer la situation au lieu de simplifier la circulation sécuritaire des individus.

L'initiative IVHO (Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental) représente un effort bien intentionné par les États-Unis afin de renforcer sa sécurité, mais cela risque de causer des dommages considérables aux relations entre le Canada, le Mexique et les États-Unis, en plus de miner la compétitivité économique des entreprises des trois pays en cause.

La communauté des affaires a obtenu des modifications dans la loi à l'effet d'établir des paramètres visant à s'assurer que le gouvernement des États-Unis assure la mise en oeuvre adéquate de cette initiative, notamment en prolongeant la date de mise en oeuvre du système, le partage obligatoire d'informations entre les trois gouvernements et certaines exceptions pour les groupes d'enfants. Le IVHO exige que tous les citoyens des États-Unis, du Canada, des Bermudes et du Mexique détiennent un passeport ou un autre document sécuritaire prouvant leur identité et leur citoyenneté, afin d'entrer aux États-Unis ou de revenir aux États-Unis, et qui est maintenant en vigueur depuis le 23 janvier 2007 en ce qui concerne les voyageurs utilisant le transport aérien et le 1er juin 2009 au plus tard pour les voyageurs utilisant le transport par mer ou par voie terrestre.

À l'heure actuelle, environ 25 pour cent des Américains et 40 pour cent des Canadiens détiennent un passeport valide. Il apparaît donc probable que les exigences du IVHO aient pour effet de décourager les voyages transfrontaliers, et toute déficience au niveau de la mise en oeuvre de cette initiative aurait des répercussions négatives tant sur le commerce que le tourisme entre les trois pays. En vertu de la législation actuelle, l'United States Department of Homeland Security (DHS) et le Department of State (DoS) ont discrétion afin de mettre au point des documents à faible coût et faciles à obtenir à l'intention des voyageurs. Le 17 octobre 2006, le Department of State, en consultation avec le DHS, a émis une proposition à l'effet d'établir de nouvelles règles se rapportant à une nouvelle carte passeport. Cette carte comporterait les droits et les privilèges d'un passeport américain, mais ne pourrait servir qu'aux ports d'entrée maritimes ou par voie terrestre.

Le Department of State propose d'imposer des frais raisonnables de 20 dollars américains pour la nouvelle carte passeport, mais exige également l'acquittement de « frais administratifs » au montant de 25 dollars américains, pour tous les individus présentant une demande en personne, même à l'égard des personnes obligées de procéder de cette manière, notamment les adultes demandant un passeport pour la première fois, les mineurs âgés de moins de 16 ans, les adultes détenant un passeport expiré émis depuis plus de 15 ans ou lorsque son détenteur était une personne mineure, ainsi que les personnes présentant une demande afin de remplacer un passeport perdu, volé ou mutilé. De plus, il y a également des frais d'environ 15 dollars américains pour la prise d'une photo de type Polaroid dans un centre de demande de passeport gouvernemental. Par conséquent, ce qui semblait être une alternative raisonnable au coût de 20 dollars américains par rapport à une demande de passeport au coût de 100 dollars américains ou plus (30 dollars américains de frais administratifs, 67 dollars américains de frais de demande, et 15 dollars américains pour la prise d'une photo de type Polaroid) devient ainsi une solution de rechange coûtant environ 60 dollars américains.

Les exigences du IVHO ne peuvent en elles-mêmes atteindre les résultats escomptés au plan du renforcement de la sécurité aux frontières. Ce qu'il faut à cet égard, c'est une stratégie globale comprenant notamment de nouvelles exigences relativement aux documents requis, une nouvelle technologie, une nouvelle infrastructure, de nouvelles procédures et la formation du personnel ainsi que la participation active des trois pays en cause.

Peu importe ce qu'ils font, les gouvernements ne doivent pas permettre que les exigences du IVHO viennent contrecarrer les autres améliorations visant à accélérer les formalités aux postes frontaliers. Les gouvernements ont apporté et continueront à apporter des améliorations matérielles et logistiques aux principaux postes frontaliers,

dans l'intention d'accélérer le passage sécuritaire des voyageurs. L'imposition intempestive des exigences du IVHO pourrait considérablement diminuer les avantages découlant de ces améliorations, et il conviendrait de considérer la mise en oeuvre progressive des exigences en cette matière lorsque celles-ci entreraient en vigueur.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Prendre le temps de mettre au point un système fiable, efficace, intégré et conjoint à l'intention des voyageurs. À cet effet, les gouvernements devraient prendre les mesures ci-après :

- Utiliser des projets pilotes afin de mettre à l'essai les documents de sécurité (par exemple, le permis de conduire ou la carte passeport proposée) qui satisferaient les exigences du IVHO ;
- Concentrer les efforts sur l'élaboration de normes communes permettant de satisfaire les exigences en matière d'identification et de citoyenneté ;
- Élaborer et adopter un nouveau type de document de vérification d'identité et de citoyenneté à faible coût et facile à obtenir, à titre de solution de rechange à l'exigence du passeport ;
- S'assurer que les coûts de l'alternative au passeport sont raisonnables et que l'on n'y rajoute pas les mêmes types de frais additionnels que l'on exige déjà dans le cas des demandes de passeport. Tout d'abord, il ne devrait pas y avoir des frais d'administration ou de prise de photo pour la carte passeport proposée ;
- Permettre l'utilisation de la carte passeport proposée pour les déplacements transfrontaliers par mer et par voie terrestre, ainsi que par voie aérienne, à condition que la technologie fonctionne et qu'elle soit facilement compatible ;
- Considérer l'utilisation de technologies et d'infrastructures évoluées, notamment la technologie RFID et les données biométriques, en combinaison avec l'utilisation de voies spéciales de traitement des déplacements aux postes frontaliers ;
- Exonérer les voyageurs qui sont des personnes mineures des exigences du IVHO ;
- Comme autre solution de rechange au passeport, adapter un document d'identification existant qui est presque non discrétionnaire, par exemple, le permis de conduire ou une carte d'identité émise par l'état, à titre de document de vérification de l'identité et de la citoyenneté des individus, en collaborant à cet effet avec les états et les provinces disposés à améliorer les caractéristiques de ces documents ; et

- Mettre au point un plan de sensibilisation et de communication en coordination avec le secteur privé dans les meilleurs délais, afin de s'assurer que les entreprises et le public en général dans les trois pays en cause comprennent pertinemment ce qu'ils doivent faire et les délais prescrits à cet égard afin de se conformer aux nouvelles règles.

Intégrer tous les programmes NEXUS en un seul et unique programme visant tous les modes de transport et faisant appel à divers identifiants biométriques. Le programme NEXUS devrait être élargi dans les meilleurs délais afin qu'il s'applique à tous les principaux postes frontaliers par voie terrestre ainsi qu'au port d'entrée par voie aérienne ou maritime. Les cartes NEXUS et EXPRES devraient être reconnues à titre de pièces d'identification respectant les normes du IVHO. L'approbation NEXUS des individus ne devrait pas être fondée sur la conduite d'un véhicule spécifique ou un numéro de plaque spécifique, mais plutôt sur l'individu lui-même.

Intégrer tous les programmes existants d'autorisation des pièces d'identité de manière à permettre leur interaction avec le régime US-VISIT. Avant la mise en oeuvre complète de l'initiative IVHO, le programme de gestion transfrontalier US-VISIT devrait permettre l'interaction avec les programmes de pièces d'identité tels que NEXUS, Registered Traveler, EXPRES, TWIC (Transportation Worker Identification Credential Program), BCC (Border Crossing Card), et le programme Hazardous Materials Endorsements, afin de favoriser la circulation transfrontalière sans interférence ou avec une interférence minimale à l'égard des individus identifiés comme présentant un faible risque. Comme pour les systèmes NEXUS et EXPRES, les cartes des autres programmes devraient également être reconnues à titre de pièces d'identité respectant les normes IVHO.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2010

Mettre au point un programme intégré de pièces d'identité permettant d'identifier les personnes présentant un faible risque avant qu'elles arrivent à la frontière. Une pièce d'identité unique et multifonctionnelle devrait être utilisée dans le cadre de tous les programmes visant à permettre l'identification des individus présentant un faible risque, afin qu'ils puissent traverser la frontière sans interférence ou avec une interférence minimale.

COOPÉRATION EN MATIÈRE DE NORMES ET DE RÉGLEMENTATION

Les efforts trilatéraux afin de réduire les tracasseries administratives inutiles dans des secteurs-clés, notamment l'agriculture, le secteur manufacturier et le secteur des services présentent une nouvelle occasion importante permettant de renforcer la compétitivité nord-américaine. À titre d'illustration, alors que le secteur manufacturier génère des emplois stables, des innovations et des revenus fiscaux pour tous les paliers de gouvernement, ce secteur doit composer avec des coûts et des obstacles réglementaires inutiles, notamment en ce qui concerne les exigences relativement aux multiples essais et en matière de certification des produits, ce qui nuit à la libre circulation des marchandises dans l'ensemble de la région.

Une coopération au plan de la réglementation entre le Canada, le Mexique et les États-Unis serait à l'avantage de tous les secteurs mentionnés ci-dessus, notamment grâce à la diminution des frais d'exploitation et à la fourniture aux consommateurs de produits et de services plus sécuritaires, moins dispendieux et novateurs. En rendant la réglementation et les normes plus compatibles les unes avec les autres et en supprimant la redondance au niveau des essais et les exigences en matière de certification, les trois pays pourraient considérablement accroître les efficacités tant au bénéfice des entreprises que des gouvernements, et ainsi faciliter l'accroissement du commerce des marchandises et des services. Voilà notamment pourquoi plusieurs chefs d'entreprise ont déjà identifié le domaine de la coopération en matière de normes et de la réglementation comme étant un élément central des initiatives étudiées par le PSP.

Bien que la politique en matière de réglementation au Canada, au Mexique et aux États-Unis est souvent axée vers l'atteinte d'objectifs similaires, les réglementations elles-mêmes diffèrent souvent, et ce, d'une manière qui nuit à l'efficacité et à la compétitivité des entreprises dans les trois pays. Alors que des économies potentielles considérables font en sorte que la coopération au plan réglementaire soit souhaitable, la nécessité de l'intégration afin de maintenir la compétitivité nord-américaine rend cette coopération dorénavant impérative. De nos jours, dans une économie concurrentielle et mondiale, ces réductions en coûts pourraient être un facteur décisif dans la décision d'expansion d'une industrie en Amérique du Nord plutôt que de se relocaliser dans un pays étranger, par exemple en Chine, là où les coûts en main-d'oeuvre et les coûts structurels sont considérablement inférieurs.

La présente section propose deux mesures d'ordre général visant à encourager la compétitivité grâce à une plus grande compatibilité au niveau réglementaire, et formule des recommandations à l'effet de prendre des mesures spécifiques dans quatre secteurs critiques : l'alimentation et l'agriculture ; les services financiers ; le transport ; et la propriété intellectuelle.

UN NOUVEAU CADRE EN MATIÈRE DE COOPÉRATION

Les économies du Canada, du Mexique et des États-Unis sont fortement intégrées. Près de 40 pour cent des échanges commerciaux bilatéraux entre le Canada et les États-Unis ont lieu à l'intérieur d'une même entreprise, et la proportion est encore plus importante entre les États-Unis et le Mexique. La compétitivité au pays et à l'étranger passe par la diminution des coûts et des obstacles inutiles à l'intérieur même de l'Amérique du Nord. Ceci est particulièrement vrai compte tenu des nombreux défis à relever sur les marchés mondiaux. La région sera constamment confrontée par les différences réglementaires qui font augmenter les coûts pour les entreprises nord-américaines, tant au pays qu'à l'étranger, à moins que nous trouvions des moyens systémiques à long terme afin d'accroître la compatibilité de la réglementation.

Malgré cette réalité, les règlements canadiens, mexicains et américains se rapportant au commerce et aux échanges commerciaux sont souvent différents. Dans certains cas, ces différences peuvent s'expliquer par des circonstances particulières dans chacun des pays en cause; dans plusieurs cas cependant, rien n'explique ces différences. Malgré les meilleurs efforts des autorités réglementaires dans les trois pays afin d'accroître la coopération et le partage de l'information, les différences subsistent toujours. De plus, même si les trois pays devaient réussir à éliminer les différences inutiles entre les règles actuelles, rien n'empêcherait à ces différences de surgir à nouveau. Une nouvelle approche en matière de réglementation en Amérique du Nord est requise.

Au mois de juin 2005, le Canada, le Mexique et les États-Unis ont convenu de mettre au point un cadre de coopération trilatérale en matière de réglementation d'ici 2007 dont l'objet serait d'appuyer et d'accroître les efforts actuels en matière de collaboration entre les diverses autorités réglementaires. Le CNAC appuie fortement l'atteinte de cet objectif.

Un tel cadre procurerait une cohérence vitale, alors que les trois pays cherchent à relever deux défis considérables : le premier, s'assurer que les nouvelles réglementations adoptées dans les trois pays sont les plus compatibles possible dans l'ensemble de la région ; et, deuxièmement, diminuer de manière régulière le nombre des différences inutiles entre les normes et les règles existantes.

Lorsqu'un accord sera conclu au sujet de la mise en place du nouveau cadre de coopération en matière de réglementation, il sera important d'établir le principe voulant que la norme nord-américaine devrait être la norme par défaut lors de

l'élaboration des nouvelles réglementations dans les trois pays. Chacun des pays conserverait son droit souverain d'établir ses propres règles, mais en principe, les nouvelles règles devraient être conformes aux normes nord-américaines ou internationales lorsqu'elles existent, à moins qu'il existe des circonstances nationales particulières ou des motifs bien fondés afin de s'écarter des normes ou des pratiques réglementaires de l'un des partenaires nord-américains. En ce qui concerne les normes, cette approche par défaut pourrait notamment inclure la conclusion d'un accord nord-américain à l'effet d'utiliser de manière volontaire une norme internationale largement reconnue. Par exemple, les discussions entre les partenaires nord-américains au sujet de la réforme de la réglementation des services financiers devraient reconnaître les initiatives internationales en cours et être cohérentes à cet égard.

Les trois gouvernements devraient encourager leurs organismes de réglementation respectifs à coopérer avec leurs vis-à-vis nord-américains dans le cadre du processus d'élaboration de la réglementation, à partir de la phase préalable d'analyse jusqu'à la rédaction, la mise en oeuvre et l'évaluation de la réglementation. Les organismes devraient démontrer, dans le cadre d'une analyse des répercussions de la réglementation proposée, qu'ils ont exploré les approches nord-américaines en matière de réglementation. En effet, le principe cardinal du nouveau cadre de coopération en matière réglementaire devrait être à l'effet d'exiger que les organismes tiennent compte des répercussions sur le commerce de toute réglementation qui s'écarte des normes nord-américaines, dans le cadre de leur analyse coûts-bénéfices de l'initiative proposée.

Le CNAC s'attend à ce que le nouveau cadre de coopération en matière réglementaire soit en mesure d'aider les producteurs nord-américains dans plusieurs secteurs de l'économie à réaliser des économies de coûts substantiels, de faire bénéficier ces économies aux consommateurs, et à accroître leur compétitivité à l'échelle mondiale. Avec une plus grande collaboration en matière de réglementation, nous devrions également nous attendre à une augmentation du niveau de la santé et de la sécurité dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, alors que les autorités réglementaires élaborent des bases de données communes et partagent les pratiques exemplaires dans ce domaine.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Signer un nouveau Cadre de coopération réglementaire nord-américain, et veiller à l'application cohérente des normes et des exigences réglementaires dans chacun des pays. Ce cadre de coopération devrait être fondé sur le principe voulant que, tant au niveau de la rédaction de nouvelles réglementations que dans la révision des règles existantes, les autorités réglementaires des trois pays devraient consacrer leurs

meilleurs efforts afin de refléter les normes nord-américaines ou internationales qui ont préséance dans ce domaine présentement. À la signature du nouveau Cadre de coopération, il conviendrait d'établir un ***Comité nord-américain de coopération en matière de normes et de réglementation***, qui inclurait le secteur privé, dont le mandat serait de relever toutes les différences au niveau des normes et de la réglementation, par secteur industriel, dont l'effet est de nuire au commerce, et chercher à atténuer les différences ainsi identifiées sinon à développer d'autres mécanismes permettant de diminuer leur impact sur la compétitivité de l'industrie nord-américaine.

LES NORMES INTERNATIONALES DE NORMALISATION

La création originale de réglementation commune par chacun des gouvernements et leurs autorités réglementaires respectives est à la fois problématique et onéreuse. Toutefois, il existe déjà des mécanismes à la disposition des autorités réglementaires de chaque pays membre de l'ALÉNA afin qu'il puisse élaborer des réglementations simples prévoyant un renvoi *obligatoire* aux normes internationales du secteur privé. Il s'agit de normes qui ont déjà été mises au point par des experts techniques dans leurs disciplines respectives. Ce qui plus est, ces normes sont déjà compatibles à l'échelle internationale, *et les experts techniques veillent à ce que ces normes soient mises à jour à mesure que la technologie évolue.*

Puisque ces experts techniques proviennent d'entreprises, d'associations sectorielles, des associations de consommateurs, d'organisations non gouvernementales, et d'organismes gouvernementaux, ces normes internationales offrent un mécanisme bien équilibré tout en étant pertinent au marché visé afin de s'assurer de la conformité effective à la réglementation tout en facilitant les échanges commerciaux.

Les échanges commerciaux multilatéraux entre le Canada, le Mexique et les États-Unis atteignaient, en 2005, la somme d'environ 800 milliards de dollars américains. Le Département américain du Commerce a estimé que 80 pour cent du commerce mondial des marchandises est assujéti à des normes ainsi qu'à des règlements comportant des normes. En tenant pour acquis qu'il s'agit là d'une évaluation conservatrice, ce pourcentage appliqué aux données en matière d'échanges commerciaux dans les pays membres de l'ALÉNA représente une sphère d'influence attribuable aux normes entre le Canada, le Mexique et les États-Unis de l'ordre de 640 milliards de dollars américains par année.

De nos jours, ce ne sont pas toutes les autorités réglementaires du Canada, du Mexique et des États-Unis qui se reportent aux normes internationales du secteur privé. Ainsi, cette somme de 640 milliards de dollars américains représente des échanges commerciaux assujéttis à des coûts considérables en raison d'exigences

intransigeantes sous la forme de réglementations techniques souvent périmées et disparates qui ne suivent pas l'évolution de la cadence rapide des technologies sur les marchés. La réglementation qui se reporte aux normes internationales du secteur privé ne souffre pas d'une telle rigidité.

Cependant, si les gouvernements des trois pays de l'ALÉNA incitent leurs autorités réglementaires respectives à se reporter aux normes internationales compatibles du secteur privé élaborées dans chacun de ces pays, ainsi les entreprises investissent dans le développement et la mise à jour de ces normes en fonction des exigences les plus récentes en matière technologique et, sur les marchés, il en résultera l'acheminement vers les marchés de biens et de services grâce à l'intervention des mécanismes les plus efficaces. Ces biens et services seraient guidés par des normes dynamiques, pertinentes au marché visé, accepté internationalement et *compatibles*, ce qui assurerait la présence d'échanges commerciaux ouverts, leur interopérabilité, et la protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement.

Par exemple, il y a quinze ans, dans le domaine de la sécurité électrique du matériel de bureau, notamment les ordinateurs portables et les téléphones, le Canada, le Mexique et les États-Unis avaient chacun leurs propres ensembles de normes. Les manufacturiers devaient alors dessiner et produire ces appareils en vertu de six ensembles de normes distincts et redondants afin de pouvoir offrir ces dispositifs dans ces trois marchés. De nos jours, les experts techniques des trois pays de l'ALÉNA travaillent ensemble afin de mettre au point une seule norme internationale à cet égard, la norme IEC 60950. Chaque pays de l'ALÉNA, travaillant par l'entremise de son propre organisme responsable de l'établissement des normes, soit la American National Standards Institute (ANSI), *Dirección General de Normas* (DGN) et le Conseil canadien des normes (CCN), a adopté cette norme internationale à titre de norme nationale. Les autorités réglementaires, dont le U.S. Department of Labor et la Occupational Safety and Health Administration (OSHA) reconnaissent aujourd'hui la conformité à cette norme internationale à titre de principale exigence réglementaire se rapportant à de tels appareils.

Dans une première étape, les économies sont réalisées grâce à l'harmonisation des exigences techniques par rapport à la norme internationale, ce qui est du ressort de l'industrie. L'harmonisation de ces normes dans cet exemple représente une diminution de six fois les coûts de la conception et de la conformité réglementaire du produit pour le secteur des technologies de l'information. Puisque la conformité peut coûter jusqu'à 10 000 dollars américains pour chaque produit conçu différent et *pour chaque modèle du produit*, l'impact de cette harmonisation est donc considérable.

Dans une deuxième étape, les économies découlent de la capacité des manufacturiers à satisfaire les exigences réglementaires dans chaque pays membre de l'ALÉNA. Si les autorités réglementaires du Canada, du Mexique et des États-Unis choisissent de se reporter à de telles normes internationales compatibles du secteur privé, alors l'harmonisation des critères techniques afin de faciliter les échanges commerciaux transfrontaliers s'opère tout simplement en se reportant à cette même norme. Chaque gouvernement devrait inciter ces autorités réglementaires respectives à procéder de cette manière.

Dans les cas où le secteur privé aurait été approché et qu'il n'est pas en mesure de créer des normes pertinentes, les autorités réglementaires nationales devraient être incitées à consulter et à coopérer entre elles-mêmes.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Exiger que les autorités réglementaires s'inspirent des normes techniques internationales. Les autorités réglementaires chargées d'élaborer ou de réviser les règles existantes dans l'un ou l'autre des trois pays, devraient être obligées de tenir compte des normes techniques internationales lorsqu'elles existent. Tant les gouvernements que l'industrie devraient participer activement à l'élaboration de ces normes dans leur ensemble. À cet effet, les chefs de gouvernement devraient émettre un communiqué en 2007 visant à :

- Accroître la sensibilisation et la visibilité des politiques existantes dans chaque pays au sein des chefs de gouvernement et des milieux d'affaires de haut niveau, de manière à ce que les autorités réglementaires puissent utiliser et effectuer un renvoi aux normes internationales du secteur privé afin de satisfaire les exigences réglementaires dans ce domaine ;
- Inciter les chefs de gouvernement et les décideurs de l'industrie des pays membres de l'ALÉNA à prévoir les budgets nécessaires et participer activement dans l'élaboration des normes internationales du secteur privé de manière à harmoniser les critères techniques et administratifs ; et
- Inciter les autorités réglementaires nationales de chaque pays à consulter et à coopérer entre-elles au processus de promotion de toute nouvelle exigence obligatoire et d'effectuer un renvoi aux normes compatibles du secteur privé en matière réglementaire, lorsque cela est possible.

L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE

Des différences d'apparence minime dans la réglementation visant les produits alimentaires peuvent avoir une incidence considérable sur la capacité de produire et de mettre en marché des aliments dans les trois pays partenaires membres de l'ALÉNA. La facilitation des économies d'échelle nord-américaine en atténuant les différences entre les diverses normes lève un important obstacle au commerce de l'alimentation en Amérique du Nord et permet d'assurer la pleine utilisation des usines dans l'ensemble de l'Amérique du Nord.

Notre objectif est d'assurer un approvisionnement de produits alimentaires plus sécuritaires et fiables en Amérique du Nord, tout en facilitant le commerce des produits agricoles. Ceci comprend notamment la recherche d'approches communes en vue du renforcement de la sécurité alimentaire et l'amélioration de la coordination des normes se rapportant aux produits, la certification et l'étiquetage.

La diminution des distorsions dans les échanges commerciaux et la production qui sape la compétitivité des secteurs agricoles de la région constitue également une priorité. De telles distorsions affectent directement les consommateurs ainsi que les entreprises participant à la valorisation des produits agricoles. Nous encourageons les autorités administratives de l'Amérique du Nord à se garder de ce type de protectionnisme sournois qui peut se cacher dans la réglementation en matière de sécurité alimentaire.

Les aliments fortifiés. Alors que l'on met l'accent de nos jours sur la santé et le mieux-être ainsi que l'augmentation du taux d'obésité partout en Amérique du Nord, il devient essentiel de permettre aux entreprises de fortifier les produits avec des ingrédients ou des suppléments qui sont autrement perdus dans la transformation des aliments. En outre, la fortification des aliments est un élément essentiel d'une stratégie alimentaire bien équilibrée afin d'atténuer les déficiences au plan micronutritionnel.

L'approche adoptée à l'égard de l'imposition de limites à la fortification discrétionnaire des aliments est différente aux États-Unis et au Canada. Certains se préoccupent du fait que la différence dans les politiques et les pratiques de fortification des aliments limite l'accès à des aliments fortifiés, par exemple les céréales de déjeuner ou les autres produits fortifiés avec des vitamines et des minéraux, au Canada. Aux États-Unis, les politiques du US Department of Agriculture interdisent la fortification de la plupart des produits de la viande et de la volaille.

La capacité de commercialiser des produits fortifiés avec des vitamines et des minéraux dans les trois pays de l'Amérique du Nord permettrait aux entreprises d'utiliser les mêmes étiquettes dans l'ensemble de la région. Ceci entraînerait des économies significatives pour l'ensemble de l'industrie. Une approche cohérente à la fortification des aliments se solderait également en des avantages supplémentaires au plan de la santé. Par exemple, la cohérence dans la pratique d'ajouter du foliate de calcium, lequel diminue l'incidence des malformations à la naissance, aurait des avantages considérables pour les consommateurs.

Le Canada est présentement en voie de réviser sa politique en matière de fortification des aliments afin de pouvoir offrir une plus vaste gamme de produits alimentaires fortifiés à l'intérieur des limites sécuritaires établies par Santé Canada, permettant également de réduire les différences de nature réglementaire entre le Canada et les États-Unis. Aux États-Unis, la Food and Drug Administration (FDA) a également publié des lignes directrices concernant les pratiques responsables en matière de fortification des aliments dans ce pays.

La redondance des vérifications en matière de sécurité alimentaire. Un certain nombre de problématiques, à partir des restrictions sur les importations jusqu'à la redondance des vérifications en matière de sécurité alimentaire, sont autant d'embûches à la libre circulation des fruits et des légumes à l'intérieur du marché nord-américain. Il existe également diverses autres formes de protectionnisme déguisé dans la région, sous la forme de réglementations sanitaires et phytosanitaires, de normes et d'exigences en matière d'emballage inutilement rigoureuses. La collaboration entre les industries a permis d'atténuer certains de ces obstacles, mais les gouvernements doivent faire davantage afin de renforcer la coopération en matière réglementaire.

Il est essentiel dans le contexte de l'environnement actuel de prévoir des méthodologies et des procédures équivalentes, c'est à dire des méthodes pouvant agir de manière indépendante et de manière interdépendante dans l'éventualité d'inquiétudes au sujet de la sécurité alimentaire ou d'une situation d'urgence en matière phytosanitaire. La multiplicité des programmes de sécurité alimentaire ajoute des coûts et diminue la crédibilité, affectant ainsi la compétitivité des producteurs de fruits et de légumes frais et des expéditeurs de ces produits, et également du secteur du ré-emballage et des distributeurs en gros.

L'étiquetage et les allégations de santé. Les diverses normes en matière de nutrition, d'allergènes et des allégations de santé constituent des obstacles inutiles aux échanges commerciaux. En outre, tant les États-Unis que le Canada ont mis en place des procédures d'application de la loi qui exigent inutilement l'étiquetage de certificats de

santé sur chaque caisse individuelle des expéditions de viandes et de volaille contenant des produits, alors que des solutions de rechange d'emballage devraient être disponibles afin de permettre d'attester que les produits sont conformes aux lois et à la réglementation pertinente canadienne et américaine en matière de sécurité alimentaire.

Les coûts liés à la conformité aux exigences en matière réglementaire des diverses obligations en matière d'étiquetage sont élevés. Par exemple, une entreprise établie aux États-Unis a évalué que par le simple fait de substituer des affiches sur les palettes au lieu de l'apposition manuelle d'un tampon sur des caisses individuelles des expéditions à destination des États-Unis à partir du Canada, lui ferait économiser au-delà de 1 million de dollars américains par année.

Une coopération accrue en matière de l'établissement des normes d'étiquetage et des allégations de santé renforcerait la sécurité alimentaire et faciliterait les échanges commerciaux en Amérique du Nord en supprimant les obstacles non tarifaires au commerce qui occasionnent des procédés dispendieux et laborieux, et par conséquent, des prix plus élevés payés par les consommateurs.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Normaliser la réglementation nord-américaine visant les aliments fortifiés. Des nouvelles politiques sont présentement en voie d'élaboration au Canada afin de régler ce problème. Nous recommandons des consultations étroites dans l'élaboration de la nouvelle réglementation afin de permettre la vente d'aliments fortifiés similaires dans les trois pays de l'ALÉNA. Aux États-Unis, la United States Department of Agriculture (USDA) devrait fortement considérer l'adoption de lignes directrices cohérentes avec celles de la FDA, en particulier en ce qui concerne les produits transformés relevant de sa compétence.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2010

Supprimer la redondance des vérifications en matière de sécurité alimentaire en favorisant la compatibilité des normes. On a entrepris des démarches initiales afin de revoir et de comparer les normes alimentaires en question afin d'établir s'il existe des similarités, des différences et un fondement scientifique expliquant ces différences. Nous recommandons l'utilisation de groupes de travail réunissant des participants de l'industrie et du gouvernement afin d'élaborer des principes et des objectifs d'ensemble qui permettraient d'élaborer des pratiques de gestion du risque claires et concises.

Les trois pays devraient chercher à établir des normes et des pratiques compatibles dans les domaines suivants : la documentation et la certification des aliments faisant l'objet d'échanges commerciaux transfrontaliers ; les critères réglementaires se rapportant à la santé animale dans le cadre des échanges commerciaux entre les partenaires de l'ALÉNA ; ainsi que la liste des produits considérés comme étant des « substances dangereuses ». (Les listes contenues dans la Liste intérieure des substances du Canada (LIS) et la liste du U.S. Toxic Substance Control Act (TSCA) sont différentes et empêchent certains produits des États-Unis d'être vendus au Canada).

Le commerce des produits réglementés entre le Mexique et les États-Unis serait grandement facilité par la mise en place d'accords de coopération dans certaines circonstances ainsi que d'autres mécanismes plus flexibles et moins dispendieux en vue de l'attestation de la conformité aux exigences en matière de santé et de sécurité alimentaire.

Explorer les approches communes en matière d'étiquetage et d'allégations de santé.

Les gouvernements devraient établir un nouveau mécanisme trilatéral afin d'explorer les approches communes en matière d'étiquetage, notamment dans des secteurs-clés tels la nutrition, les allergènes, les méthodes de production et de transformation, l'indication des ingrédients et les allégations trompeuses. De plus, tant les États-Unis que le Canada devraient réviser leurs interprétations des procédures d'emballage alternatives, en consultation avec le Mexique, de manière à ce que les numéros des certificats de santé, dont l'objet est d'attester que les expéditions individuelles respectent les exigences de la USDA au moment de l'expédition des marchandises, ne soient pas requis sur chacune des caisses expédiées. Une attention particulière doit être apportée à l'élaboration de règles obligatoires en matière d'étiquetage concernant la nutrition au Mexique durant l'année 2007.

LES SERVICES FINANCIERS

Un bon accès aux capitaux est essentiel pour la compétitivité de l'économie nord-américaine. Les barrières réglementaires entre les partenaires nord-américains font inutilement augmenter le coût du capital et diminuer la rentabilité des investissements. Ces barrières auxquelles se heurtent les marchés des capitaux pourraient être à l'ordre du jour d'un forum trilatéral élargi consacré au dialogue et à la coopération en matière de réglementation des services financiers. Des échanges portant sur les meilleures pratiques en matière de réglementation seraient profitables aux trois pays. Plusieurs mesures particulières devraient être envisagées à cet égard.

Imposition des paiements d'intérêts transfrontaliers. L'actuelle convention fiscale canado-américaine ne répond plus à l'évolution des régimes fiscaux nationaux ni aux besoins des activités et des échanges transfrontaliers. L'imposition des paiements d'intérêts transfrontaliers par retenue à la source a un effet immédiat et négatif sur l'économie. Cette mesure fiscale freine les investissements directs étrangers en faisant obstacle à la libre circulation des capitaux, en faisant augmenter le coût du capital et en réduisant l'accès aux capitaux d'emprunt.

À titre d'exemple, les investisseurs américains peuvent ainsi être amenés à exiger des taux de rendement plus élevés afin d'investir au Canada. En effet, souvent la retenue d'impôt à la source sur les paiements d'intérêts est répercutée sur l'emprunteur, ce qui fait augmenter le coût du capital. De même, une retenue à la source sur les redevances peut entraîner un surcoût pour les entreprises canadiennes désirant acquérir une technologie étrangère, un élément-clé à une économie fondée sur le savoir.

Des études économiques ont révélé un lien étroit entre l'augmentation des investissements directs étrangers et la suppression de la retenue d'impôt à la source sur les revenus. Un rapport publié en 2001 par l'Institut C.D. Howe a montré les avantages que représenterait pour le Canada le fait de supprimer la retenue d'impôt à la source sur les intérêts et les dividendes versés à des résidents américains. Selon ce rapport, la suppression de la retenue à la source sur les revenus canadiens des investisseurs américains ferait augmenter les investissements au Canada d'environ 28 milliards de dollars américains (9,5 milliards de dollars américains par suite de la suppression de la retenue sur les dividendes et 18,6 milliards de dollars américains par suite de la suppression de la retenue sur les intérêts) et le gain de revenu annuel des Canadiens de 7,5 milliards de dollars américains. La suppression de la retenue à la source sur les intérêts entraînerait à elle seule une augmentation du revenu annuel (découlant de nouveaux investissements) de près de 5,3 milliards de dollars américains. Le manque à gagner direct pour le gouvernement fédéral par suite de la suppression des retenues d'impôt à la source sur les dividendes et les intérêts perçus par les Américains serait de moins de 2 milliards de dollars américains par année, ce qui serait plus que compensé par les retombées économiques favorables qui découleraient de l'augmentation des investissements étrangers et du rapatriement de revenus par l'économie canadienne.

Restrictions sur les placements des sociétés d'assurances. Au Mexique, les sociétés d'assurances basées au Mexique ne sont autorisées à investir à l'étranger qu'à hauteur de 2 pour cent contre 20 pour cent dans le cas des caisses de retraite. Cette restriction entrave l'ouverture des marchés de capitaux et la diversification des placements. Les assureurs, conformément à de saines règles de prudence et de gestion des risques en matière de placements, devraient pouvoir opter pour les placements de leur choix,

particulièrement à des fins de symétrie des actifs et des passifs pour les produits libellés en dollars et devraient pouvoir obtenir les meilleurs rendements possible pour les titulaires de contrats d'assurance. La réglementation mexicaine ne permet pas aux assureurs d'investir en titres d'émetteurs étrangers cotés à la Bourse mexicaine. Le plafond pour les placements de cette nature est fixé à 5 pour cent. Toutefois, on s'attend qu'un nouveau règlement relève ce plafond à 10 pour cent en 2007, ce qui constituerait un pas dans la bonne direction.

Élargir l'éventail des placements admissibles pour les assureurs nord-américains ayant des activités au Mexique permettrait à ces assureurs de mieux diversifier leurs portefeuilles et de réaliser une meilleure symétrie des actifs et des passifs, en plus de leur permettre d'offrir une gamme de produits financiers moderne et de meilleurs rendements à leurs clients.

Assurances pour les transporteurs transfrontaliers. Il est nécessaire d'améliorer la disponibilité et l'accessibilité des assurances pour les transporteurs ayant des activités transfrontalières en Amérique du Nord. Ouvrir la porte aux assurances transfrontalières pour les entreprises de camionnage à grande distance contribuerait à améliorer l'accès aux capitaux et à intensifier la concurrence dans le domaine des assurances. De même, il faudrait étudier la viabilité de contrats d'assurance automobile transfrontaliers, car cela pourrait être avantageux pour les personnes qui traversent les frontières en automobile et pourrait contribuer à accroître les flux de touristes.

L'incidence économique d'une réforme à cet égard serait restreinte au début en raison de l'insuffisance actuelle des échanges commerciaux entre les zones transfrontalières. Cependant, avec le temps, si les entreprises en venaient à trouver rentable le transport transfrontalier à grande distance, la concurrence s'intensifierait, les assureurs augmenteraient leurs capacités, et les échanges commerciaux augmenteraient.

Renforcement des capacités et coopération en matière de réglementation. Un bon accès aux capitaux est crucial pour la création d'une économie nord-américaine concurrentielle, mais les barrières réglementaires qui existent dans chacun des pays ont pour effet de faire augmenter le coût du capital, de réduire la rentabilité des placements et de restreindre le choix des consommateurs. La coopération en matière de réglementation contribue à renforcer les systèmes financiers des trois pays, tout en assurant aux investisseurs un niveau élevé de protection. Les échanges d'idées et de méthodes contribuent à améliorer l'élaboration et la mise en œuvre des mesures réglementaires. En même temps, cela fournit aux autorités chargées de la supervision du secteur financier les outils nécessaires pour assurer la protection des consommateurs et l'intégrité des systèmes financiers en Amérique du Nord.

Négociation électronique transfrontalière. Actuellement, les investisseurs au Canada, au Mexique et aux États-Unis ne peuvent exploiter pleinement la technologie donnant accès à des marchés de capitaux autres que leur marché national. Par exemple, alors que la réglementation canadienne permet l'accès aux Bourses américaines, les Bourses canadiennes ne sont pas électroniquement accessibles à partir des États-Unis à moins de s'inscrire aux États-Unis en tant que Bourses nationales au même titre que les Bourses du pays. L'accès pour chaque pays aux Bourses des deux autres aurait pour effet de renforcer les marchés de capitaux et d'améliorer la prestation des services relatifs aux valeurs mobilières en faisant baisser les frais de transaction et le coût du capital pour les entreprises.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Supprimer la retenue d'impôt à la source sur les paiements d'intérêts transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis. Cette mesure pourrait être mise en œuvre par des discussions sur la convention fiscale bilatérale, en cours depuis plusieurs années.

Renforcer les capacités et accroître la coopération en matière de réglementation du secteur financier. Déterminer les sujets de préoccupation communs en matière de réglementation du secteur financier dans le cadre de forums de consultation réunissant des spécialistes du domaine financier américains, canadiens et mexicains représentant le secteur public et le secteur privé. Évaluer les programmes actuels d'assistance technique pour les autorités chargées de la réglementation et de la supervision des banques, des valeurs mobilières et des assurances et déterminer les besoins de formation sur de nouveaux sujets, de même qu'encourager la collaboration trilatérale dans l'élaboration de programmes de formation pour les autorités chargées de la réglementation du secteur financier.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Entamer des discussions sur une convention fiscale trilatérale. En plus de mener à terme les négociations canado-américaines sur les retenues d'impôt à la source le plus rapidement possible, les trois partenaires nord-américains devraient entamer des discussions sur une convention fiscale trilatérale qui établirait des directives fiscales claires en matière de commerce et de placements pour les trois pays.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2010

Relever le pourcentage d'actifs que les assureurs nord-américains basés au Mexique sont autorisés à investir à l'étranger. Cette mesure aiderait nettement les assureurs à opérer la symétrie des actifs et des passifs, à offrir de meilleurs rendements aux titulaires de contrat, à diversifier leurs placements et à régler le problème des risques liés à la concentration pour les titulaires de contrat et pour les assureurs.

Étudier de nouveaux mécanismes pour la fourniture d'assurances concernant le transport par camion à grande distance et les déplacements en automobile. Dans un premier temps, les gouvernements devraient viser à accroître le nombre d'assureurs américains et canadiens travaillant avec des transporteurs routiers mexicains. Ils devraient également évaluer les avantages possibles de permettre des assurances conjointes pour le camionnage à grande distance et les déplacements en automobile transfrontaliers et envisager de permettre aux assureurs canadiens d'assurer directement les chauffeurs aux États-Unis sans passer par des assureurs inscrits aux États-Unis.

Améliorer les transactions transfrontalières par un accès direct aux plates-formes de négociation électronique des marchés d'actions et de produits dérivés au sein de la région. La première étape vers cet objectif est d'encourager le dialogue entre les autorités compétentes des trois pays quant aux moyens à prendre pour assurer un accès bidirectionnel aux écrans de négociation électronique, en coordination avec le secteur privé.

TRANSPORT

L'existence de modalités permettant aux transporteurs d'offrir aux producteurs et aux consommateurs de l'Amérique du Nord les services de transport les plus efficaces est essentielle à la compétitivité et à la prospérité de la région. Il existe cependant des contraintes réglementaires inutiles nuisant à la capacité des transporteurs à offrir à leurs clients les solutions de transport les plus efficaces et les plus économiques. Par exemple, les transporteurs de fret aérien d'un pays n'ont pas le droit d'exploiter des vols directs entre des endroits situés dans leur pays à des destinations situées dans des pays tiers. Les transporteurs ferroviaires doivent se soumettre à des inspections multiples qui ne font qu'ajouter des coûts et des délais. Ces réglementations ont pour effet d'augmenter les coûts, de rallonger la chaîne d'approvisionnement, et de nuire à l'accès des producteurs nord-américains aux marchés situés tant à l'intérieur de la région qu'ailleurs dans le monde.

Parmi les principales priorités, il conviendrait d'améliorer l'accès à des services de transport aérien compétitifs dans l'ensemble de la région de l'ALÉNA. Une proportion de 40 pour cent de la valeur des marchandises faisant l'objet des échanges commerciaux mondiaux est transportée par voie aérienne, et cette proportion ne cesse d'augmenter tous les ans.

Les services de fret aérien sont réglementés par un réseau d'ententes bilatérales intergouvernementales. En novembre 2005, le Canada et les États-Unis ont signé une entente bilatérale très libéralisée, connue sous le nom de « Ciel Ouverts ». En ce qui concerne le fret aérien, cette entente permettra d'éliminer un certain nombre de restrictions anachroniques qui empêchent les transporteurs des deux pays de servir le marché de la manière la plus efficace possible. Notamment, les transporteurs américains et canadiens auront dorénavant le droit d'exploiter sans restriction des services de type « cinquième liberté » et de transporter ainsi des marchandises entre l'autre pays et des endroits intermédiaires ainsi qu'à partir d'endroits au-delà de l'autre pays. De plus, les services tout frets de type « septième liberté » seront également permis, en vertu desquels des services aller-retour pourront être exploités entre l'autre pays et des endroits dans des pays tiers (par exemple, un transporteur canadien pourrait exploiter un vol New York-Paris sans aucune liaison au Canada, et un transporteur américain pourrait exploiter un vol Toronto-Paris sans aucune liaison aux États-Unis).

Cependant, les relations au plan du transport aérien entre les États-Unis et le Mexique continuent à être assujetties à une entente bilatérale particulièrement restrictive, laquelle empêche les transporteurs de fret aérien des deux pays d'exercer des droits de circulation aérienne à tous les endroits intermédiaires en route à destination de l'autre pays, ou à destination ou au départ d'autres points au-delà de l'autre pays. Par conséquent, les expéditeurs situés au Mexique et aux États-Unis ne jouissent pas de l'accès à la gamme complète des services de transport aérien compétitif qui pourrait autrement leur être offert.

Les possibilités accrues offertes aux transporteurs de fret aérien en vertu des ententes bilatérales libéralisées ont constamment démontré qu'elles génèrent des avantages économiques considérables pour les communautés qui reçoivent le nouveau service de transport de fret aérien. En particulier, les transporteurs express exploitent des réseaux qui relient en général 95 pour cent du PIB mondial dans les 48 à 72 heures. Ainsi, alors que l'économie mondiale continue à rechercher les efficacités rendues possibles grâce au raccourcissement des chaînes d'approvisionnement, l'accès à de tels réseaux devient un élément de plus en plus essentiel afin d'attirer les investissements et de susciter un accroissement de la prospérité. En outre, en procurant aux transporteurs express la souplesse réglementaire leur permettant de

structurer ces réseaux de la manière la plus efficace possible, en leur permettant notamment d'incorporer de nouvelles liaisons de type « cinquième liberté » directement entre des destinations situées dans des pays tiers, produit des économies profitant également aux expéditeurs, aux consommateurs, ainsi qu'à l'économie dans son ensemble.

La circulation transfrontalière passe également par les liaisons ferroviaires. D'importantes réformes au niveau des procédés contribuent à l'amélioration de la fluidité du réseau ferroviaire à la frontière des États-Unis et du Mexique, notamment grâce à un nouveau système de dépôt anticipé de la documentation requise pour les douanes et des améliorations à la documentation requise. Par conséquent, le service ferroviaire s'est amélioré et l'exposition à des activités illicites a été diminuée. Cependant, des améliorations supplémentaires et relativement directes au niveau des processus auraient des répercussions appréciables sur l'amélioration des services ferroviaires à l'avenir.

Par exemple, l'exigence de l'U.S. Federal Railroad Administration (FRA) à l'effet d'inspecter les wagons de fret tous les 1 000 milles ne reconnaît pas à l'heure actuelle les inspections effectuées au Mexique. Par conséquent, un wagon inspecté à Nuevo Laredo par des employés certifiés appliquant les critères de la FRA doit être inspecté à nouveau à Laredo. Il s'agit là d'un double emploi coûteux, contribuant également à la congestion et à l'arrêt des convois ferroviaires dans des communautés situées à des endroits de passages transfrontaliers vitaux.

La sécurité transfrontalière et l'efficacité peuvent également être améliorées en élargissant le programme de la FRA en matière de renonciation aux inspections mécaniques effectuées par des inspecteurs certifiés par la FRA, qu'il s'agisse d'inspecteurs de convois ferroviaires ou des entrepreneurs privés, à des gares de triage ferroviaires près de la frontière au Mexique, évitant ainsi le double emploi des inspections tant au Mexique qu'aux États-Unis pour la circulation ferroviaire transfrontalière. Cette proposition permettrait d'améliorer la sécurité du réseau ferroviaire, la rapidité et la fluidité des convois aux points de passage aux frontières internationales et donc, accroître la capacité, les échanges commerciaux et la croissance économique.

Enfin, signalons les importants gains d'efficacité pouvant être obtenus en augmentant la compatibilité des normes et des processus réglementaires en ce qui a trait aux transporteurs effectuant le transport par camion. Il s'agit d'une considération importante, car près de 80 pour cent de la valeur des échanges commerciaux entre le Mexique et les États-Unis, et 64 pour cent de la valeur des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, transitent par camion. Malgré les nombreuses

améliorations au plan de la compatibilité des modalités de permis et dans d'autres domaines, les transporteurs par camion du Canada, du Mexique et des États-Unis continuent à être confrontés à d'importants défis en raison des processus réglementaires différents dans les trois pays. Par exemple, les différences au niveau des périodes minimales de repos et des périodes maximales de conduite et de travail pour les conducteurs de camions commerciaux, ces modalités étant connues sous l'appellation de la réglementation régissant les heures de service, exigent des formalités distinctes en ce qui concerne la paperasserie réglementaire. Parmi les autres domaines de la réglementation à l'égard desquels une harmonisation accrue serait souhaitable, signalons les règlements en matière d'arrimage des charges et l'application de la réglementation, le bris des sceaux sur les remorques, et le transport de matières dangereuses, parmi d'autres.

Ainsi, le dialogue entre les trois pays devrait être renouvelé afin d'améliorer l'harmonisation ou au moins, la compatibilité des normes et de la réglementation se rapportant aux conducteurs aussi bien qu'au matériel. Un degré plus élevé de compatibilité dans les règles et les normes applicables aux transporteurs par camion améliorerait grandement la compétitivité nord-américaine dans son ensemble.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Modifier l'entente de services du transport par cargo aérien entre les États-Unis et le Mexique. Les deux pays devraient s'entendre afin de prévoir des droits de trafic aérien ouverts et sans restrictions de type « cinquième liberté » à des points intermédiaires entre les deux pays et au-delà du territoire de chacun des pays. Les transporteurs de fret aérien mexicains pourraient alors être autorisés à exploiter leurs activités au-delà des destinations situées aux États-Unis à des destinations situées au Canada, en Asie et en Europe et au-delà, et les transporteurs de fret aérien américains pourraient également être autorisés, en ce qui concerne le Mexique, à exploiter leurs activités au-delà des destinations situées au Mexique à des destinations situées en Amérique Centrale, en Amérique du Sud, dans les Caraïbes, et ainsi de suite. Le fait de conférer de tels droits pourrait sans doute avoir un effet positif sur la viabilité des trajets marginaux entre les États-Unis et le Mexique, lesquels sont mal desservi sinon pas desservi du tout par un service de fret aérien direct. Par exemple, si les transporteurs aériens américains pouvaient exploiter leurs activités au-delà d'Oaxaca jusqu'à la ville de Guatemala, ils pourraient possiblement justifier une augmentation de leurs services aériens entre Oaxaca et leurs portes d'entrée et centres de correspondance aux États-Unis. De la même manière, si les transporteurs de fret aériens mexicains pouvaient exploiter leurs activités au-delà de Los Angeles jusqu'en Asie, ils pourraient être en mesure de justifier l'augmentation de certains services entre leurs portes d'entrée et leurs centres de correspondance au Mexique et à Los Angeles

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Étendre l'application du processus de renonciation de l'United States Federal Railroad Administration afin de permettre aux inspecteurs certifiés du FRA d'effectuer des inspections au Mexique. Cette renonciation devrait s'appliquer également aux inspecteurs des convois ferroviaires ou à leurs entrepreneurs privés, dans le cas des inspections effectuées dans les gares de triage ferroviaires près de la frontière au Mexique en appliquant les critères de la FRA. Ceci éviterait la nécessité de procéder deux fois à l'inspection, tant au Mexique qu'aux États-Unis, des trains effectuant une liaison internationale à partir du Mexique vers les États-Unis.

Réinstaurer le Sous-comité des normes relatives au transport terrestre/Groupe consultatif sur les transports (SNTT/GCT) afin de continuer le dialogue impliquant les secteurs publics et privés afin d'élaborer des règles et des normes compatibles dans les domaines suivants : 1) la réglementation concernant les périodes minimales de repos et les périodes maximales de conduite et de travail pour les conducteurs de camions commerciaux (réglementation régissant les heures de service) ; 2) les normes en matière d'arrimage des charges ; et 3) les normes en matériel, de technologie et d'entretien.

DROITS DE PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

La protection efficace des droits de propriété intellectuelle (DPI) est essentielle afin de promouvoir l'innovation et la compétitivité en Amérique du Nord. La contrefaçon des marques de commerce et le piratage des oeuvres protégées par droits d'auteur enlèvent les encouragements à la réalisation d'investissements additionnels dans la recherche et le développement, qui sont nécessaires afin de soutenir la croissance économique en Amérique du Nord. Notamment, les violations des DPI en Amérique du Nord engendrent des coûts importants pour l'industrie, sur le plan des ventes non réalisées et également pour les gouvernements, sur le plan des pertes de revenus fiscaux. De plus, la contrefaçon et le piratage posent une menace réelle à la santé et à la sécurité des consommateurs. Une coopération accrue entre les trois gouvernements dans la lutte contre ces fraudes contribuerait à accroître de manière significative l'efficacité et l'efficacité des efforts des gouvernements et procurerait des avantages et une protection accrue aux innovateurs et aux consommateurs en Amérique du Nord.

Les coûts pour l'économie américaine en raison de la contrefaçon et du piratage sont évalués entre 200 milliards de dollars américains et 250 milliards de dollars américains par année. Le Canada et le Mexique subissent des pertes comparables à ce chapitre. Par exemple, l'Alliance internationale de la propriété intellectuelle (AIPI) a

estimé que le total des pertes au plan des échanges commerciaux attribuables au piratage des droits d'auteur uniquement (logiciels commerciaux, disques et musique, films et livres) en 2005 s'élevait à 698,6 millions de dollars américains au Canada et à 1,2 milliard de dollars américains au Mexique.

La contrefaçon et le piratage sont des enjeux prioritaires pour le Groupe de travail du DPI du PSP. Les trois gouvernements travaillent présentement à l'élaboration d'une stratégie coordonnée du DPI, laquelle mettra l'accent sur l'amélioration des mesures de détection et de dissuasion du piratage et de la contrefaçon, des mesures d'application de nature pénale, l'augmentation de la sensibilisation du public et les interventions auprès des communautés d'affaires ainsi que des moyens de mesurer les progrès réalisés. Le Groupe de travail songe également à la mise sur pied de groupes de travail sectoriels transfrontaliers afin de mettre au point des solutions concrètes propres à l'industrie afin de résoudre cette problématique. La formation de Groupes de travail de secteurs spécifiques d'industries à industries est sous considération. Nous appuyons fortement l'établissement de tels groupes dans les meilleurs délais et soulignons l'importance de maintenir et d'accroître la coopération avec l'industrie dans ce domaine.

Alors que les gouvernements des trois pays nord-américains ont un rôle essentiel à jouer dans la lutte contre la menace sans cesse croissante que constitue la contrefaçon et le piratage, la communauté des affaires a également un rôle important à jouer. Les gouvernements ainsi que le secteur privé peuvent également travailler ensemble afin de sensibiliser davantage la population au sujet du DPI et des meilleures pratiques de l'industrie dans ce domaine, et devraient chercher à établir des collaborations lorsque cela est possible.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Compléter une stratégie coordonnée sur les Droits de propriété intellectuelle. Le Groupe de travail tripartite sur les Droits de propriété intellectuelle (DPI) devrait élaborer une stratégie pratique et axée vers la prise de mesures concrètes en matière de DPI en vue de l'approbation de cette stratégie par les ministres tôt en 2007. Il conviendrait de mettre sur pied des groupes de travail sectoriels d'industrie à industrie le plus rapidement possible et élaborer des plans d'action pour chacun des secteurs industriels.

Mettre au point une initiative nord-américaine publique-privée afin de contrer la contrefaçon et le piratage. Alors que les gouvernements sont déjà activement engagés auprès de la communauté des affaires, l'ALÉNA incite tous les intervenants à porter ce dossier à un nouveau niveau. En obtenant la participation directe des intervenants du secteur privé avec leurs vis-à-vis internationaux, ainsi qu'avec les

trois gouvernements, nous nous assurons de pouvoir trouver une solution transfrontalière globale. Les communications régulières et le partage de l'information sont essentiels. Le CNAC recommande en particulier la mise sur pied de colloques conjoints visant l'élaboration de stratégies d'application des lois, la mise au point d'une campagne conjointe visant à sensibiliser les consommateurs à ce sujet, et d'apporter un appui aux efforts déployés par l'industrie et les diverses agences policières à partager leurs données et leurs renseignements au sujet des diverses enquêtes sur la contrefaçon et le piratage.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Renforcer la capacité en matière de renseignements. Des mesures pourraient être entreprises afin de soutenir la création par l'Interpol d'une base de données mondiale sur les DPI, la constitution d'une force policière à temps complet consacrée à la lutte à la contrefaçon et au piratage, ainsi que d'autres mesures conjointes entre l'industrie et les agences chargées de l'application de la loi de manière à cibler collectivement les activités criminelles transnationales en matière de propriété intellectuelle.

Prendre des mesures afin de lutter contre le piratage des DVD et la contrefaçon de biens de consommation. Parmi les autres mesures pouvant avoir un impact significatif dans les trois pays, signalons l'opportunité de prendre des mesures additionnelles afin de combattre le piratage des DVD et la contrefaçon des biens de consommation. Plusieurs démarches concrètes ont déjà été identifiées et nous recommandons que les gouvernements s'entendent afin de mettre en oeuvre les mesures suivantes dès que possible : constituer la liste des titres protégés et cibler les produits de façon à ce que les organismes chargés de l'application de la loi puissent facilement identifier *prima facie* le matériel piraté ou contrefait ; soutenir les initiatives conjointes de sensibilisation du gouvernement et de l'industrie afin de sensibiliser le public au sujet des importantes pertes découlant du piratage des DVD ; l'établissement de « zones libres de matériel contrefait » autour des cinémas et des centres d'achat ; et la mise en place d'un système de licence d'importations de brûleurs DVD ayant une capacité industrielle.

L'INTÉGRATION DE L'ÉNERGIE

Le marché énergétique canado-américain est déjà bien intégré notamment en raison de l'Accord de libre-échange (ALE) et de l'ALÉNA, et le commerce des produits du secteur de l'énergie est sans doute le plus efficace et celui présentant le moins d'obstacles dans le cadre de cette importante relation économique. Le principal défi à relever afin de maximiser les avantages de l'intégration énergétique à l'échelle régionale, cependant, consiste en la nécessité de procéder à des réformes du secteur de l'énergie au Mexique. Le CNAC reconnaît qu'il revient exclusivement au secteur public et privé du Mexique de mettre de l'avant des exigences en matière de développement dans ce secteur et de proposer des initiatives qui permettront d'en augmenter sa compétitivité. Une fois les besoins stratégiques et les pistes de solutions potentielles sont identifiés par le Mexique, l'expertise et l'apport de ressources de la part du Canada ou des États-Unis devraient uniquement être considérés qu'à titre de soutien, si ce soutien est requis, et suivant les objectifs établis par les intervenants mexicains.

Par conséquent, la présente section formule des suggestions d'ordre pratique pouvant contribuer à diminuer les obstacles propres à l'intégration énergétique à court terme, tout en reconnaissant que la réalisation de réforme plus exhaustive soulève des questions d'ordre juridique ainsi que des questions relevant de la souveraineté nationale des pays en cause.

Cependant, une question d'un intérêt grandissant pour les trois pays en cause réside dans les modalités suivant lesquelles une intégration accrue pourrait promouvoir la sécurité énergétique tout en renforçant la compétitivité internationale de nos économies respectives. Outre les avantages de la proximité géographique et de l'interconnexion grandissante des réseaux de distributions d'énergie, une intégration plus étroite au sein de l'Amérique du Nord pourrait contribuer à développer le potentiel énergétique inexploité à ce jour et de diminuer la dépendance sur l'importation auprès de fournisseurs situés à de grandes distances de la région et moins sécuritaire.

L'approvisionnement sécuritaire en ressources énergétiques à l'échelle mondiale et suivant les cours pratiqués sur les marchés mondiaux constitue un impératif stratégique pour les États-Unis. Malgré la présence de ressources énergétiques abondantes aux États-Unis, et compte tenu du fait qu'ils sont un leader mondial dans la production d'énergie renouvelable, les États-Unis sont également le plus important consommateur d'énergie au monde. La dévastation survenue à l'occasion des ouragans Katrina et Rita a constitué un rappel tangible des impacts potentiels sur la santé de l'économie américaine et le bien-être des citoyens américains lorsque l'approvisionnement en ressources énergétiques est interrompu.

Peu d'enjeux comportent une importance stratégique aussi considérable à l'échelle nationale des États-Unis. Par ailleurs, le Canada et le Mexique jouissent d'une abondance de ressources énergétiques, lesquelles si elles sont exploitées de manière efficiente et efficace, peuvent devenir un important moteur du développement régional ainsi qu'un important contributeur à la compétitivité mondiale.

Le Canada a un rôle essentiel à jouer dans la sécurité énergétique de l'Amérique du Nord, à titre de deuxième dépositaire en importance de réserves pétrolifères dans le monde, et compte tenu des autres ressources énergétiques que l'on y retrouve, notamment le gaz naturel, le charbon, l'uranium et l'hydroélectricité. De plus, son leadership au plan des technologies d'avant-garde, notamment les techniques de capture et de séquestration du carbone et les cellules de carburant à l'hydrogène lui permettent de composer à la fois avec les défis environnementaux ainsi qu'avec la nécessité de diversifier l'approvisionnement en énergie.

Si le Mexique devait libéraliser intégralement son secteur énergétique, les réserves relativement abondantes de ce pays en pétrole et en gaz attireraient des investissements considérables et des technologies d'avant-garde. Cependant, le défaut de libéraliser le secteur énergétique du Mexique a ralenti les investissements, et des réformes constitutionnelles à cet égard sont encore perçues comme étant peu probables à court terme.

Bien que la réforme du secteur énergétique du Mexique soit une question interne, ce qui est en principe, tel que souligné ci-dessus, au-delà de la portée du mandat du CNAC, les avantages économiques considérables qui pourraient découler d'initiatives intermédiaires justifieraient amplement qu'il puisse en être discuté. Ce faisant, nous estimons qu'une fois récoltés, les gains découlant des initiatives intermédiaires, la logique d'un marché intégré mettra la table en vue d'une réforme fondamentale à cet égard, au lieu de continuer à attendre que l'inverse se produise. En ce sens, plus les activités quotidiennes sont liées à un marché plus riche et plus efficace, plus les avantages découlant de l'intégration du marché deviendront évidents, tout comme les inefficiences découlant des politiques actuelles pratiquées par le Mexique.

Dans le cadre de l'initiative sur la sécurité énergétique de Cancún, les ministres responsables de la politique énergétique dans les trois pays ont convenu de concentrer leurs efforts sur quelques priorités immédiates, et le CNAC souhaite renforcer l'importance d'actions concrètes dans les domaines suivants :

- Les réseaux de distribution d'énergie transfrontaliers ;
- Les normes et les programmes en matière d'efficacité énergétique ;
- Le développement de technologies énergétiques durables et écologiques ; et

- L'accroissement de l'approvisionnement en énergie propre et le déploiement de technologies de pointe en matière énergétique.

Mais au-delà de ces sujets d'un intérêt trilatéral, le CNAC est d'avis qu'il y a lieu d'explorer le potentiel de l'adoption de mesures à l'intérieur des pays individuels et également sur le plan bilatéral. Reconnaisant qu'il est du ressort exclusif des secteurs publics et privés du Mexique d'établir les enjeux à discuter dans ce domaine, il nous apparaît qu'il existe un potentiel de réaliser des réformes significatives au sein du Mexique sur le plan de libéralisation du commerce, du stockage et de la distribution de produits raffinés et sur le plan de l'efficacité de la société d'État Petróleos Mexicanos (PEMEX) en apportant des modifications à son mode d'organisation et de gouvernance. Le CNAC voit également un potentiel considérable dans l'assistance pouvant être procurée au développement à long terme du secteur énergétique du Mexique, dans le cadre de programmes de coopération destinés à renforcer les capacités en matière de ressources humaines dans le secteur de l'énergie.

LA DISTRIBUTION TRANSFRONTALIÈRE DE L'ÉNERGIE

Les pannes de courant soudaines et prolongées affectant un large territoire aux États-Unis et au Canada au mois d'août 2003 ont illustré à quel point la région était dépendante du commerce transfrontalier de l'énergie. Cela a également permis de démontrer les risques inhérents à l'insuffisance de l'attention qui a été portée à l'égard de la compatibilité et de la fiabilité des interconnexions. Il faudra consacrer des efforts plus importants afin d'assurer la protection des infrastructures énergétiques essentielles et l'intégration effective des réseaux de distribution d'énergie transfrontaliers dans les trois pays.

En outre, le Mexique fait face à un défi particulier, notamment en raison de la croissance de sa demande intérieure en approvisionnement d'électricité. Au cours des dix prochaines années, il est prévu que la demande en électricité du Mexique augmentera jusqu'au point de dépasser la capacité installée actuelle du pays, pour atteindre les 20 000 à 23 000 mégawatts (MW). Les défis que pose cette croissance de consommation présentent deux importantes dimensions. D'un côté, afin de répondre à la nouvelle demande, il faudra consentir des investissements de l'ordre de 10 milliards de dollars américains. D'un autre côté, le développement de nouvelles capacités de production permettrait d'atténuer les pénuries projetées au cours de la prochaine décennie.

Plusieurs facteurs empêchent d'envisager comment facilement éviter les pénuries anticipées :

- Les investissements dans la production d'électricité, la transmission et la distribution demeurent réservés, en vertu de la constitution, au gouvernement fédéral mexicain, avec très peu d'exceptions particulières au plan de l'autogénération ;
- Le secteur public mexicain doit composer avec d'importantes contraintes fiscales, et à une liste exhaustive de projets d'infrastructures à satisfaire également ; et
- Contrairement aux États-Unis et au Canada, le Mexique ne possède pas de réserve abondante en charbon ni de réseaux de chemins de fer adéquats lui permettant d'exploiter des installations de production à faible coût et utilisant du charbon. Par conséquent, les investissements probables dans la nouvelle capacité de production se concentreraient sans doute dans des installations de gaz naturel à cycle combiné, ajoutant des pressions sur un approvisionnement déjà déficitaire en gaz naturel dans cette région.

Par ailleurs, des producteurs d'énergie indépendants américains dont les installations sont situées le long du Golfe du Mexique ont une capacité excédentaire et ont également manifesté leur intérêt à conclure des contrats à long terme avec des entreprises mexicaines. Les interconnexions avec le Mexique seraient une solution de rechange convenable pour ces producteurs, compte tenu de l'interconnectivité limitée du réseau de distribution d'électricité de l'est avec les réseaux de distribution d'électricité de l'ouest et du Texas.

L'interconnectivité est devenue une priorité afin d'améliorer l'efficacité des réseaux et afin de renforcer la fiabilité des approvisionnements dans l'ensemble de la région. Malgré le fait que les interconnexions entre le Mexique et les États-Unis soient déjà en place, jouissant ainsi d'une capacité combinée de près de 1 000 MW, il demeure cependant à résoudre plusieurs questions au niveau de la compatibilité, de la sécurité et de l'environnement avant de développer de manière sécuritaire le réseau d'interconnexion. Une politique énergétique globale devrait être conçue dans le cadre d'un nouveau marché énergétique libéralisé et intégré, de manière à s'assurer que seulement les prix pourront déterminer le rationnement de produits et de sources d'approvisionnement en énergie.

Afin d'illustrer le potentiel d'interconnexion, selon l'Energy Information Administration, en 2005 le commerce d'approvisionnement en électricité entre le Canada et les États-Unis a dépassé les 63 millions MW/heure, alors que le commerce total de l'approvisionnement en électricité entre les États-Unis et le Mexique n'a totalisé que 2 millions de MW/heure. Par conséquent, plusieurs projets d'interconnexions sont en marche entre la Comisión Federal de Electricidad (CFE) et

des entreprises d'utilité publique américaines. Toutefois, le potentiel important de croissance demeure prisonnier du budget de la CFE et de contraintes au plan de la gestion de la capacité, nécessitant la participation du secteur privé à ce processus.

Le fait de permettre aux entreprises mexicaines de conclure des contrats à long terme justifiant les infrastructures requises aurait certes des avantages économiques. Selon des hypothèses très conservatrices, la valeur économique de la mise en oeuvre d'un tel projet dépasserait les 33 milliards de dollars américains en valeur nette actuelle.

Le principal défi de cette initiative énergétique à court terme consiste en la rédaction et en la négociation de contrats de partage des risques économiquement viables, et à composer avec les enjeux techniques, environnementaux et en matière de sécurité en vertu des directives de la National Energy Regulatory Commission (NERC) et la Federal Energy Regulatory Commission (FERC) en matière de sécurité et d'intégrité des infrastructures critiques. Éventuellement, une saine croissance de l'interconnectivité exigerait également des modalités réglementaires convenables selon un modèle nord-américain, afin de prévenir des actions unilatérales pouvant compromettre l'approvisionnement d'un côté ou de l'autre de la frontière.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Renforcer la collaboration trilatérale sur les questions de distribution d'énergie transfrontalière. Une économie intégrée exige la coordination efficace de la distribution énergétique transfrontalière. L'assurance d'un approvisionnement fiable en énergie nécessite une collaboration trilatérale sur divers sujets, notamment la sécurité des infrastructures transfrontalières et une réglementation environnementale efficace. L'Initiative sur la sécurité énergétique devrait accorder une priorité à ce dossier au cours des deux prochaines années.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2010

Habiliter les entreprises mexicaines (y compris la CFE) à conclure des contrats à long terme pour l'achat d'électricité auprès de producteurs américains. Nous estimons que ce processus prendrait environ trois ans à achever : la première année serait consacrée à obtenir les autorisations gouvernementales et réglementaires requises ; la deuxième serait consacrée à la négociation des contrats avec le secteur privé ; et la troisième année serait consacrée à la construction des infrastructures nécessaires.

LE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

La demande de croissance en énergie à l'échelle mondiale suscite une vive concurrence pour les travailleurs qualifiés requis afin de développer les ressources énergétiques en cause. Ce problème devrait en principe demeurer parmi les principaux défis auxquels l'industrie sera confrontée à l'avenir. Non seulement manque-t-il des compétences techniques dans le domaine de l'énergie, mais en plus le développement des régions présentant un potentiel énergétique élevé est ralenti en raison du manque de services et de la main-d'œuvre du secteur de la construction requise afin d'appuyer la croissance des infrastructures locales dont la présence est nécessaire afin de desservir la forte expansion des investissements dans le secteur de l'énergie. Les gouvernements et l'industrie doivent collaborer et élaborer des nouvelles politiques afin de s'assurer que l'Amérique du Nord attire et retienne les compétences requises tant par les industries du secteur de l'énergie que les communautés qui les soutiennent.

Jusqu'à récemment, l'Amérique du Nord pouvait compter sur un approvisionnement abondant de telles compétences, notamment des ingénieurs, des scientifiques et des travailleurs qualifiés, issus autant des établissements d'enseignement au pays que de l'immigration. Aujourd'hui cependant, les inscriptions dans les programmes axés sur le secteur énergétique dans les universités nord-américaines sont en baisse et la concurrence pour les diplômés est élevée, en plus de l'attraction sans cesse grandissante provenant des économies en croissance en Asie et ailleurs dans le monde. À un moment charnière où les besoins en main-d'œuvre en Amérique du Nord sont en hausse, l'approvisionnement en main-d'œuvre est plus faible et doit composer avec le pouvoir d'attraction qui s'exerce de l'extérieur de la région.

Cette concurrence mondiale croissante pour la main-d'œuvre qualifiée constitue un important défi pour le Mexique. En plus des restrictions sur les investissements dans le secteur de l'énergie, le manque de compétences techniques au Mexique crée un obstacle supplémentaire à l'essor du secteur énergétique du Mexique à l'avenir. Les faibles niveaux d'inscriptions dans le domaine du génie pétrolier, de la géophysique et dans d'autres spécialités liées au secteur de l'énergie ont été suivis par des baisses encore plus marquées des inscriptions durant la dernière décennie.

Parallèlement, les enveloppes budgétaires consacrées à la recherche et au développement dans le domaine des sciences pétrolières et des études en matière d'énergie ont également reculé, accroissant davantage l'écart des connaissances entre le Mexique et le reste de l'Amérique du Nord. Le manque de ressources humaines spécialisées est à la fois la cause et un effet des perspectives limitées dans le secteur

de l'énergie au Mexique. En plus des mesures devant être prises afin d'accroître les investissements consacrés au secteur de l'énergie, il existe au Mexique un besoin criant de consacrer des investissements considérables dans le capital humain.

Le Canada, le Mexique et les États-Unis peuvent s'attaquer ensemble à la résolution de ces défis s'ils travaillent en collaboration. Les trois pays devraient immédiatement convoquer une conférence afin de définir l'ampleur des problématiques au niveau des ressources humaines, d'identifier les obstacles et les occasions à saisir, et dégager des pistes de solutions. Parmi les éléments à considérer, signalons : les exigences spécifiques en matière de main d'œuvre et les endroits où on doit les combler ; les bassins de travailleurs potentiels ; les moyens de régler les carences en matière de formation ; et des politiques temporaires en matière de migration. Compte tenu de la croissance phénoménale dans le développement du secteur de l'énergie dans l'Ouest canadien et des pénuries qui en résultent sur le plan de la main-d'œuvre et des infrastructures dans cette région, il semblerait logique que la première conférence soit tenue à Calgary, en Alberta, et les conférences subséquentes pourraient avoir lieu dans des régions contenant de fortes ressources énergétiques aux États-Unis et au Mexique.

Une telle conférence permettrait notamment aux partenaires de l'ALÉNA d'explorer les autres moyens permettant de satisfaire les importants besoins à court terme dans ce domaine, tout en contribuant au développement à long terme de la sécurité énergétique et de l'approvisionnement en énergie dans l'ensemble de la région. Par exemple, le Canada et le Mexique procèdent déjà à la mise en place de programmes bilatéraux destinés à accroître les échanges temporaires de la main-d'œuvre qualifiée dans le secteur de l'énergie.

Ainsi, sous les auspices du Partenariat Canada-Mexique, ils explorent des moyens permettant de faciliter la circulation temporaire de travailleurs mexicains du secteur de l'énergie au Canada à court terme, alors que le Canada doit composer avec une grave pénurie de main-d'œuvre qualifiée alors que la production des sables bitumineux connaît un essor considérable. Ceci permettrait en contrepartie de fournir les Mexicains avec une expertise exhaustive et à la fine pointe dans le domaine des technologies énergétiques, de telle sorte que le Mexique pourra, lorsqu'il jugera le moment opportun, compter sur les individus dont il aura besoin afin de développer la croissance de ses propres ressources énergétiques. En plus des échanges dans le secteur pétrolier, le Canada et le Mexique songent à mettre sur pied un programme similaire qui permettrait d'aider le Mexique à former des individus dans le domaine de l'énergie nucléaire.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR EN 2007

Organiser une conférence annuelle nord-américaine sur les compétences dans le secteur de l'énergie afin d'explorer les pistes de collaboration dans la formation des ressources humaines. Cette conférence, qui devrait être tenue sous l'égide du secteur public et du secteur privé, devrait rassembler notamment les entreprises du secteur de l'énergie, les entreprises du secteur de la construction, les hauts fonctionnaires du secteur de l'énergie, les autorités responsables de la planification du développement local, les intervenants en matière de formation et d'éducation, les autorités responsables de l'immigration, et les autres intervenants qui souhaitent accroître le nombre de travailleurs hautement qualifiés dans le secteur de l'énergie (tant des professionnels diplômés que des travailleurs qualifiés). L'un des principaux objectifs devrait être d'élaborer un modèle de collaboration pouvant également être transposé à d'autres secteurs exigeant des connaissances pointues, par exemple, le domaine des services financiers.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Élargir le programme d'échanges temporaires d'étudiants, d'universitaires et de travailleurs qualifiés dans le secteur de l'énergie. Au départ, le Canada et le Mexique devraient procéder aussi rapidement que possible à élargir le programme d'échanges temporaires et de formation des compétences dans le secteur de l'énergie dans le cadre du Partenariat Canada-Mexique. Les États-Unis devraient également considérer les avantages potentiels de la mise en place de programmes similaires.

LES TECHNOLOGIES ÉCOÉNERGÉTIQUES ET DURABLES

L'Amérique du Nord a le potentiel de devenir l'endroit où se développeront des technologies de pointe dans des secteurs névralgiques qui pourront contribuer à la protection d'énergie d'une manière plus efficace ainsi que des initiatives en matière de recherche et de développement de technologies d'avant-garde qui pourront aider d'autres pays à relever le défi d'accroître les approvisionnements en énergie d'une manière écologique et durable. Ceci concerne notamment les technologies permettant de diminuer l'impact environnemental des carburants fossiles conventionnels, par exemple, les techniques de combustion écologiques du charbon et le captage et le stockage du carbone, ainsi qu'une utilisation accrue de carburant sans carbone ou à faible trace de carbone, notamment sur le plan des énergies renouvelables, du biodiésel et de l'hydrogène.

Il convient que les gouvernements et les chefs d'entreprise du secteur privé dans les trois pays collaborent ensemble afin de déterminer les domaines les plus prometteurs de collaboration afin de mettre au point des technologies écoénergétiques et comment utiliser à bon escient l'expertise et les ressources tant au sein du secteur privé qu'au sein du gouvernement.

Les trois gouvernements devraient également se consacrer davantage à l'harmonisation et au renforcement des normes et des programmes d'efficacité énergétique. Par exemple, une amélioration de l'efficacité énergétique de l'ordre de 20 pour cent aux États-Unis permettrait d'économiser l'équivalent de 9 millions de barils de pétrole par jour, toutes les sources d'énergie confondues. Les économies directes en consommation de pétrole représenteraient environ 3 millions de barils de pétrole par jour, soit environ le tiers des importations de pétrole des États-Unis pour l'année 2005. Des économies semblables pourraient être réalisées au Canada et au Mexique grâce à une efficacité énergétique accrue.

Aussi, il faudra concentrer ses efforts afin d'identifier les obstacles actuels à l'approvisionnement en sources d'énergie écologiques, et au déploiement de technologies de pointe dans le secteur énergétique, ainsi que les moyens les plus pratiques permettant de surmonter ces obstacles. Il conviendrait également de convoquer une conférence des intervenants du secteur public et du secteur privé dans un avenir rapproché afin d'amorcer une telle collaboration.

Il faudrait également chercher les moyens permettant de combler les lacunes du Mexique au plan de l'efficacité énergétique, du développement durable et du développement des sources d'énergie renouvelables, par rapport aux États-Unis et au Canada. De toute évidence, la convergence dans le domaine des normes environnementales constitue une condition essentielle en vue de l'intégration véritable du marché de l'énergie à plus long terme. Il faut donc accroître la coopération dans ces domaines, notamment dans le contexte d'une collaboration trilatérale.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Mettre au point de nouveaux mécanismes de collaboration en matière de recherches et de déploiement de technologies écoénergétiques. Les trois pays ont intérêt à entreprendre la mise au point de nouvelles technologies écoénergétiques qui permettront notamment de rehausser la compétitivité des entreprises nord-américaines tout en diminuant la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. Il est également vital de s'assurer que les entreprises disposent des encouragements convenables leur permettant de déployer ces nouvelles technologies au fur et à mesure qu'elles sont

développées. Possiblement dans le cadre d'une conférence trilatérale, du secteur public et du secteur privé, le Canada, le Mexique et les États-Unis devraient ainsi coordonner leurs efforts afin d'identifier les avenues les plus prometteuses en matière de recherches, concentrer leurs ressources sur la mise au point de ces technologies et supprimer les obstacles à leur adoption et leur déploiement rapide une fois qu'elles ont été mises au point.

Favoriser la convergence trilatérale en matière d'efficacité et de durabilité énergétiques. Ceci exige notamment des efforts coopératifs afin d'encourager la poursuite par le Mexique de ses projets de modifications législatives afin de promouvoir les énergies renouvelables, les bioénergies, les carburants de sources alternatives et l'efficacité énergétique des logements.

LA RÉFORME DES POLITIQUES INTERNES MEXICAINES

Bien que les efforts du Mexique visant à développer encore davantage l'exploitation de ses ressources énergétiques considérables soient freinés dans une certaine mesure en raison des dispositions de sa Constitution, des pistes prometteuses existent néanmoins afin de réaliser des progrès intéressants à l'intérieur de ces contraintes. Constatant la nature et l'importance stratégique du secteur de l'énergie au Mexique, le CNAC reconnaît par ailleurs qu'il appartient exclusivement aux secteurs public et privé du Mexique d'établir les besoins de ce pays quant au développement de ce secteur et de prendre les mesures qu'ils jugent opportunes afin d'accroître sa compétitivité.

Une fois que le Mexique aura établi ses besoins stratégiques à cet égard et les actions potentielles qu'il envisage dans ce domaine, l'apport de l'expertise et des ressources de la part du Canada ou des États-Unis s'inscrira en complémentarité aux décisions ainsi prises, au besoin, dans l'atteinte des objectifs mis de l'avant par les intervenants mexicains.

Aussi, bien que les idées formulées ci-après vont au-delà du mandat précis du CNAC, celui-ci relève un potentiel intéressant dans deux domaines en particulier : la libéralisation des dispositions régissant les échanges commerciaux, le stockage et la distribution des produits raffinés ; et la réforme des structures au sein de la société d'État PEMEX, le monopole chargé de l'exploitation de ces ressources.

Les efforts déployés récemment afin de favoriser l'autonomie des activités de la société, une imputabilité accrue, et l'adoption de normes en matière de gouvernance d'entreprise, se sont butés aux mêmes écueils de nature politique que ceux mettant en veilleuse la réforme fondamentale du secteur de l'énergie au Mexique. Alors que ces

problématiques relèvent en principe des politiques adoptées en ce domaine par le Mexique et échappent comme tel au mandat du CNAC, plusieurs initiatives peuvent néanmoins être prises au niveau trilatéral afin de favoriser l'avènement d'objectifs d'efficience au sein de PEMEX.

En sus du processus législatif amorcé en ce qui a trait à la réforme des structures internes au sein de PEMEX, la publicisations d'un exercice trilatéral visant à établir des paramètres permettant de mettre en relief les écarts opérationnels de PEMEX par rapport aux sociétés pétrolières privées contribuerait à révéler les inefficiences à cet égard et mettrait en relief les retombées économiques considérables pouvant découler de la libéralisation de ses activités.

Un des scénarios potentiels à explorer plus à fond serait le délestage potentiel de la participation de PEMEX dans le secteur gazier dit non associé, dont les activités pourraient alors être chapeautées par une société d'État distincte. Ceci sans doute permet de surmonter les embûches actuelles à la réalisation d'activités d'exploration fort rentables et de projets de production qui ne peuvent être entrepris dans le contexte actuel en raison des contraintes au niveau du budget d'immobilisation de PEMEX.

Étant donné l'absence d'une croissance correspondante de l'exploitation du gaz naturel, l'augmentation de la consommation de cette ressource au Mexique au cours de la dernière décennie a amené le pays à passer d'une situation d'exportateur net à celle d'un importateur net de gaz naturel. De plus, une proportion importante de cette augmentation est attribuable à l'accroissement de la consommation de la CFE et de PEMEX. Le déficit - d'environ 1 milliard de pieds cubes par jour (Mpc/j) - ne cesse de se creuser; ce déficit correspond à près du tiers de la consommation actuelle du gaz naturel au Mexique. Le défaut de maintenir la cadence de la production par rapport à la consommation s'explique en outre par l'insuffisance des investissements consacrés à l'exploration et à l'exploitation des vastes réserves de gaz naturel du Mexique, lesquelles se trouveraient en bordure de la côte de la zone septentrionale du Golfe du Mexique.

Malgré l'importance appréciable des taux de rendement internes des projets de gaz naturel, tant en fonction du cours actuel de cette ressource que de son cours prévisible, les règles d'attribution du budget d'immobilisation de PEMEX ont pour conséquence d'empêcher la participation de l'entreprise à des projets d'exploration relevant des activités dites non associées du secteur gazier lesquels, malgré une excellente rentabilité, ne peuvent concurrencer les taux de rendement obtenus dans le cadre de la participation à des activités dites associées du secteur gazier.

Outre les réformes au niveau de la régie interne et de la structure organisationnelle de PEMEX, la libéralisation des autres aspects de la politique énergétique offre un excellent potentiel. Par exemple, en 1995, d'importantes modifications ont été apportées à la loi complémentaire à la Constitution mexicaine, notamment l'article 27 de celle-ci, en vertu duquel on autorisait la libéralisation de l'importation, du stockage, et de la distribution du gaz naturel et du gaz naturel liquéfié. Avant ces amendements, PEMEX détenait les droits exclusifs d'accès aux réserves de cette ressource. Les modifications précitées autorisaient également l'établissement d'un réseau privé de pipeline transfrontalier.

Bien que la libéralisation des activités ne concernait que l'importation du gaz naturel (en effet, les restrictions de nature constitutionnelle visant l'exploration et la production de gaz naturel demeurent toujours en vigueur), la libéralisation partielle s'est accompagnée d'une souplesse accrue et d'un plus grand degré de certitude des approvisionnements à destination des grands consommateurs industriels, leur permettant en outre de conclure, au besoin, des contrats d'approvisionnement à long terme. Les nouvelles modalités ont également permis de soulager la pression exercée sur PEMEX de fournir les approvisionnements requis afin de satisfaire l'accroissement de la demande. Le même raisonnement peut également être transposé en ce qui concerne le marché des produits raffinés.

Le déclin de la capacité de raffinage du Mexique est également attribuable aux restrictions sur les investissements réalisés par PEMEX, ainsi qu'en raison des restrictions imposées sur les investissements privés et les contraintes budgétaires précitées. Il en résulte que les importations mexicaines de produits raffinés (essentiellement l'essence et le diesel) continuent à s'accroître, si bien qu'elles accaparent dorénavant plus de 6 milliards de dollars américains par année, ce qui a notamment contribué à l'augmentation du prix du carburant dans l'ensemble du pays.

Dans le contexte actuel d'une capacité limitée de raffinage en Amérique du Nord, et en anticipation d'une nouvelle hausse de la demande, il serait opportun de mettre en place un environnement réglementaire convenable afin de favoriser l'efficacité des modalités d'approvisionnement en produits raffinés. Ceci permettrait en outre aux pays de maximiser la capacité de stockage et de distribution des pétrolières multinationales ayant des installations de distribution notamment aux États-Unis.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Publier une analyse des paramètres illustrant les écarts de rendement au niveau des activités opérationnelles et financières de PEMEX. L'analyse en question devrait permettre d'établir un lien entre ces écarts de rendement avec les pratiques de régie interne en plus de fournir au gouvernement mexicain des arguments de taille afin de pouvoir procéder à des modifications structurelles dans la régie interne et les activités d'exploitation de PEMEX tout en agissant dans le cadre constitutionnel existant.

Libéraliser le commerce, le stockage et la distribution des produits raffinés. À la lumière des avantages et de l'expérience législative découlant du processus de libéralisation du secteur gazier, cette recommandation s'accompagnerait également d'une souplesse accrue et d'un accroissement des diverses possibilités s'ouvrant alors aux grands consommateurs industriels de produits raffinés. En outre, la recommandation précitée pourrait notamment être accompagnée de mesures prévoyant la construction, l'actionnariat et l'exploitation de pipelines. Les retombées au niveau du marché de détail exerceraient une influence positive au plan du fonctionnement des forces du marché sur les activités de PEMEX et la discipline qui s'en suivrait au niveau des activités de distribution de cette dernière.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2010

Délester PEMEX de ses activités non associées dans le secteur gazier, de façon à constituer une société d'État distincte, Gasmex. Un bilan distinct permettrait de lever les restrictions existantes au niveau du budget d'immobilisation de l'entreprise, de manière à accroître la production de gaz naturel à la cadence qu'exigent les niveaux de consommation actuels. Cette solution intermédiaire s'inscrit dans la poursuite de l'objectif poursuivi à long terme, soit la libéralisation du secteur des hydrocarbures au Mexique.

UNE COOPÉRATION ET UN DIALOGUE RENOUVELÉS

Le Groupe de travail nord-américain sur l'énergie (GTNAE) a connu un succès retentissant au plan de l'esprit de coopération qu'il a permis de susciter entre les trois nations nord-américaines; ses membres travaillent en étroite collaboration à l'examen des enjeux liés à l'intégration de ses marchés et à la résolution des problématiques pouvant en découler. Le GTNAE est un excellent exemple des avantages que l'on peut retirer de part et d'autre de la coopération et de la collaboration internationales en matière énergétique.

Cela dit, devant les nombreux défis à relever afin de combler les besoins prévisibles au plan de l'approvisionnement et de la consommation d'énergie en Amérique du Nord et compte tenu de la vigueur de la croissance tant au sein de cette région qu'ailleurs dans le monde, le CNAC est d'avis que la nécessité de maintenir le dialogue et la coopération est d'autant plus impérative. La prochaine étape essentielle à concrétiser consistera à poursuivre les activités du GTNAE et de les faire évoluer de manière à amorcer aussi le dialogue avec le secteur privé. Tous bénéficieront de la réalisation d'une série d'initiatives importantes et des projets conjoints de façon à ce que chacun puisse mieux comprendre les choix à exercer afin de compléter les réalisations obtenues dans le cadre des travaux du GTNAE.

Parmi les recommandations proposées, l'on pourrait envisager la mise sur pied d'un Observatoire nord-américain sur l'énergie, regroupant toutes les ressources disponibles afin de mieux cerner les scénarios prévisibles à l'avenir et de se servir de ces connaissances afin d'orienter la planification des politiques à établir dans ce domaine. Chacun des trois pays a sa propre perspective, traduisant souvent la forte interdépendance qui existe entre eux. De plus, il arrive souvent que les participants à ces exercices se consultent les uns les autres ; dans un certain sens, les travaux à cet égard sont déjà en cours, mais chacun de son propre côté. L'établissement d'un Observatoire nord-américain sur l'énergie, fonctionnant de manière intégrée et selon la formule trilatérale, pourrait rendre de précieux services aux partenaires de l'ALÉNA.

Sur le plan des mécanismes favorisant le dialogue, outre les efforts consacrés par les trois pays à l'échelle nationale, il pourrait également être particulièrement utile d'échafauder un autre processus regroupant cette fois les principaux états et les principales provinces productrices d'énergie au sein des partenaires de l'ALÉNA, favorisant ainsi le partage d'informations pertinentes, l'acquisition de connaissances des uns et des autres, et une meilleure coordination des actions entreprises dans ce domaine. L'on pourrait également enrichir ce dialogue en y invitant des représentants d'administrations gouvernementales tant nationales que régionales et municipales, de manière à mieux peaufiner les initiatives les plus susceptibles d'être acceptées et mises en oeuvre, ces dernières ayant une perspective mieux ciblée en fonction de la situation propre à leur milieu respectif et permettant également de mieux discerner les incohérences, le cas échéant. Effectivement, la mesure dans laquelle l'on pourra susciter la participation des administrations locales aura une incidence importante sur le degré de réussite, ou d'échec, des initiatives abordées.

Enfin, l'établissement du Conseil nord-américain de l'énergie, un forum de discussion établi en permanence entre les trois gouvernements, les sociétés d'État et les entreprises privées du secteur de l'énergie et exerçant leurs activités sur le territoire de l'ALÉNA, permettrait également de franchir une nouvelle étape importante et de créer un espace de dialogue public-privé. Tout en étant une initiative envisagée à plus long terme, la mise sur pied d'un tel conseil contribuerait en outre à encadrer les diverses autres initiatives, notamment l'Observatoire nord-américain sur l'énergie, ainsi qu'à s'assurer d'obtenir les commentaires de tous les intervenants intéressés à ces questions en marge des processus publics de planification visant l'ensemble de l'Amérique du Nord. De plus, un tel forum public-privé pourrait servir à connaître les opinions des intervenants au sujet des politiques mises de l'avant par les gouvernements, en plus de servir de centre d'archivage des réflexions et des diverses expertises contribuées par tous les principaux intervenants oeuvrant dans le secteur énergétique dans son ensemble.

CE QUE LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT ACCOMPLIR D'ICI 2008

Élargir le mandat du GTNAE de manière à y inclure un groupe expert chargé du renforcement du dialogue et de la coopération. Nous recommandons l'établissement d'une structure nord-américaine de dialogue sur l'énergie, chapeautant entre autres (1) les activités de l'Observatoire nord-américain sur l'énergie, lequel émettrait périodiquement des projections des tendances observées au niveau de l'approvisionnement et de la demande sur un horizon de 25 ans plus loin ; (2) la mise sur pied d'un colloque bi-annuel des Gouverneurs nord-américains sur l'énergie, selon une formule similaire à celle des conférences des Gouverneurs des états et provinces limitrophes des États-Unis et du Mexique et des États-Unis et du Canada ; et (3) la création éventuelle du Conseil nord-américain de l'énergie, à titre de forum permanent favorisant l'interaction entre les gouvernements, les organismes et les entreprises, tant du secteur public que du secteur privé.

***VERS UNE SÉCURITÉ ET UNE PROSPÉRITÉ
ACCRUES EN AMÉRIQUE DU NORD :
LA ROUTE À SUIVRE***

L'objectif principal du Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité est de favoriser la collaboration entre le Canada, le Mexique et les États-Unis en vue de renforcer la sécurité et d'accroître la prospérité, en travaillant ensemble, améliorant ainsi la qualité de vie des citoyens de ces pays. Chacun de ces pays participe à ce partenariat en y contribuant ses forces particulières. Ils participent ainsi de manière significative à l'essor de l'Amérique du Nord, en faisant en sorte que celle-ci jouisse d'une sécurité et d'une prospérité accrues. Chaque pays partenaire peut également tirer le meilleur profit de la concertation des efforts visant à saisir pleinement les possibilités qui s'offrent à eux au sein d'un marché mondial des plus compétitifs, notamment en collaborant encore davantage et en partageant entre eux des informations au sujet d'enjeux communs.

Lorsqu'ils ont officiellement lancé le PSP, les chefs de gouvernement du Canada, du Mexique et des États-Unis ont reconnu l'importance de viser l'atteinte d'objectifs communs et à long terme, et d'y arriver en procédant une étape à la fois. La plupart des quelque 300 éléments figurant au plan de travail initial élaboré en 2005 avaient, individuellement, une portée modeste, mais pris dans leur ensemble ils ont le potentiel d'apporter une contribution inestimable au mieux-être à long terme des personnes habitant ces trois pays. Dans ce premier rapport émanant du Conseil nord-américain de la compétitivité, les membres du CNAC sont restés fidèles à cette philosophie et ils ont la conviction qu'elles auront une incidence significative dans le cheminement des trois pays. Parfois, nous émettons des idées novatrices qui n'ont pas été formulées comme tel dans le cadre du plan de travail établi par les trois gouvernements à l'origine ; à d'autres occasions, nous soulignons et renforçons les importants travaux auxquels s'affairent déjà les trois gouvernements. Ça et là, nous faisons également état de nos suggestions quant à la manière d'amener le secteur privé à participer activement à la recherche des solutions aux diverses problématiques soulevées dans ce document.

Bien que le CNAC a limité ses recommandations aux mesures que l'on pourrait mettre en application au plus tard d'ici 2010, il est disposé à aborder des enjeux plus larges et d'une importance stratégique cruciale, au-delà du mandat actuel du PSP, pourvu que les chefs de gouvernement trouvent une telle contribution utile. En effet, la participation active à ces réflexions de centaines d'entreprises, associations sectorielles et chambres de commerce de partout en Amérique du Nord témoigne de l'importance que le secteur privé des trois pays partenaires attribue à ce processus, de même de leur volonté de travailler ensemble et en collaboration avec les trois gouvernements à la recherche de solutions.

Le CNAC anticipe avec grand plaisir l'occasion qui lui sera donnée, tôt en 2007, de discuter de ces recommandations avec les ministres responsables de la sécurité et de la prospérité dans ces pays et, grâce à ces discussions, peaufiner nos réflexions en vue de les présenter aux chefs de gouvernement plus tard au cours de l'année. Le CNAC aimerait remercier les chefs de gouvernement de la confiance qu'ils nous ont témoignée, en espérant que nous avons été à la hauteur de leurs attentes à notre égard dans cet exercice consistant à prodiguer des conseils judicieux, nous l'espérons également, au sujet de la manière par laquelle nous pouvons amener l'Amérique du Nord dans son ensemble à fonctionner encore mieux, de façon à proposer un avenir encore meilleur à tous les citoyens du Canada, du Mexique et des États-Unis.

ANNEXES

I. LISTE D'ACRONYMES

II. À PROPOS DES SECRÉTARIATS

III. LISTE DES MEMBRES DU CNAC

IV. RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS POUR 2008 ET 2010

ANNEXE I : LISTE DES ACRONYMES

Acronyme	L'acronyme signifie :
ACE/ITDS	Automated Commercial Environment/International Trade Data System
ALE	Accord de libre-échange
ALÉNA	Accord de libre-échange nord-américain
ANSI	American National Standards Institute
APHIS	Animal and Plant Health Inspection Service
BCC	Border Crossing Card
CCN	Conseil canadien des normes
CFE	Comisión Federal de Electricidad
CNAC	Conseil nord-américain de la compétitivité
C-TPAT	Customs Trade Partnership Against Terrorism
DGN	Dirección General de Normas
DHS	Department of Homeland Security
DPI	Droits de propriété intellectuelle
DVD	Disque numérique universel
EXPRES	Programme d'expéditions rapides et sécuritaires
FDA	Food and Drug Administration
FERC	Federal Energy Regulatory Commission
FRA	Federal Railroad Administration
GTNAE	Groupe de travail nord-américain sur l'énergie
IPEC	Information préalable sur les expéditions commerciales
IVHO	Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental
LIS	Liste intérieure des substances du Canada
Mpc/j	Milliard de pieds cubes par jour
MW	Mégawatts
NERC	National Energy Regulatory Commission
OSHA	Occupational Safety and Health Administration
PEMEX	Petróleos Mexicanos
PEP	Partenaires en protection
PSP	Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité
RFID	Identification sur fréquence radio
SNTT/GCT	Sous-comité des normes relatives au transport terrestre/Groupe consultatif sur les transports
TWIC	Transportation Worker Identification Credential Program
TSCA	Toxic Substance Control Act
USDA	United States Department of Agriculture
VACIS	Système d'inspection des véhicules et du fret

ANNEXE II : À PROPOS DES SECRÉTARIATS

Secrétariat canadien



Le **Conseil canadien des chefs d'entreprise** (CCCE) est la principale organisation de chefs d'entreprise au Canada, avec un impressionnant dossier au niveau d'initiative entrepreneuriale avec de judicieux choix en politique publique. Nos membres-chefs d'entreprise et entrepreneurs représentent tous les secteurs de l'économie canadienne. Les entreprises qu'ils dirigent administrent des actifs de 3 200 milliards de dollars canadiens, ont un chiffre d'affaires en excès de 750 milliards de dollars canadiens et sont responsables de la majorité des exportations, des investissements, de la recherche-développement et de la formation.

Secrétariat mexicain



L'**Institut mexicain de la compétitivité** (Instituto Mexicano para la Competitividad-IMCO) est un centre privé de recherche appliquée qui se consacre à l'étude des questions qui influencent la compétitivité du Mexique à l'intérieur d'une économie de marché ouvert. IMCO est un institut à but non-lucratif, indépendant et non-partisan qui opère grâce à des subventions privées provenant de commanditaires. Fondé en 2003, l'Institut cherche à concourir avec succès dans un « marché d'idées » en rédigeant et en publiant des propositions au niveau des politiques publiques basées sur des approches objectives pour améliorer de façon systématique l'habileté de l'économie du Mexique d'attirer et de retenir des investissements.

Secrétariat américain



Le **Council of the Americas** est une organisation d'entreprises dont les membres partagent un engagement à la démocratie, au marché ouvert et à l'État du droit partout dans les Amériques. La programmation et la vision du Council of the Americas visent à informer, encourager, et promouvoir les marchés libres et intégrés pour les compagnies qui en sont membre, ainsi que pour les États-Unis et tous les gens qui font partie des Amériques. Le Council appuie ces politiques avec la ferme conviction qu'elles fournissent un moyen efficace afin d'atteindre une croissance et une prospérité économiques auxquelles ses membres peuvent se fier.



La **U.S. Chamber of Commerce** est la plus grande fédération d'affaires au monde représentant plus de 3 millions d'entreprises de toutes tailles, secteurs et régions. Cela inclut des centaines d'associations, des milliers de chambres de commerce locales, et plus de 100 Chambres de commerce américaines dans plus de 91 pays.

ANNEXE III : LISTE DES MEMBRES DU CNAC

Canada

- **Dominic D'Alessandro**, Président et chef de la direction, Financière Manuvie
- **Paul Desmarais, jr**, Président du conseil et co-chef de la direction de la Société, Power Corporation du Canada
- **David A. Ganong**, Président, Ganong Bros. Limited
- **Richard L. George**, Président et chef de la direction, Suncor Énergie Inc.
- **E. Hunter Harrison**, Président et chef de la direction, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
- **Linda Hasenfratz**, Chef de la direction, Linamar Corporation
- **Michael Sabia**, Président et chef de la direction, Bell Canada Entreprises (BCE)
- **James A. Shepherd**, Président et chef de la direction, Produits Forestiers du Canada Ltée
- **Annette Verschuren**, Présidente, Home Dépôt du Canada Inc.
- **Richard E. Waugh**, Président et chef de la direction, Banque Scotia

Mexique

- **José Luíís Barraza**, Président, Consejo Coordinator Empresarial (CCE) et chef de la direction du Grupo Impulso, Realiza & Asociados, Inmobiliaria Realiza and Optima
- **Gastón Azcárraga**, Président, Consejo Mexicano de Hombres de Negocios (CMHN) et chef de la direction du Mexicana de Aviación and Grupo Posadas
- **León Halkin**, Président, Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN) et Président du Conseil d'administration et chef de la direction de quatre compagnies dans les marchés industriels et immobiliers
- **Valentín Díez**, Président, Consejo Mexicano de Comercio Exterior (COMCE) et ancien vice-président du Grupo Modelo
- **Jaime Yesaki**, Président, Consejo Nacional Agropecuario (CNA) et chef de la direction de plusieurs compagnies de volailles
- **Claudio X. González**, Président, Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP) et président du Conseil d'administration et chef de la direction de Kimberly-Clark du Mexique
- **Guillermo Vogel**, Vice-président, TAMSА (Tubos de Acero de México)
- **César de Anda Molina**, Président, et chef de la direction, Avicar de Occidente
- **Tomás González Sada**, Président et chef de la direction, Grupo CYDSA
- **Alfredo Moisés Ceja**, Président, Finca Montegrande

États-Unis

- **Campbell Soup Company**
- **Chevron Corporation**
- **Ford Motor Company**
- **FedEx Corporation**
- **General Electric Company**
- **General Motors Corp.**
- **Kansas City Southern**
- **Lockheed Martin Corporation**
- **Merck & Co., Inc.**
- **Mittal Steel USA**
- **New York Life Insurance Company**
- **The Procter & Gamble Company (membre depuis 2007)**
- **UPS**
- **Wal-Mart Stores, Inc.**
- **Whirlpool Corporation**

ANNEXE IV: RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS POUR 2008 ET 2010

LA FACILITATION DE LA CIRCULATION TRANSFRONTALIÈRE

Gestion des situations d'urgence et reprise des activités commerciales après un incident

2008

- Accélérer l'établissement des protocoles coordonnés des reprises des activités commerciales après un incident et la planification de ces mesures aux postes frontaliers.
- Convenir et annoncer que les voies EXPRES et NEXUS ainsi que les liaisons ferroviaires seront rouvertes le plus rapidement possible lors d'une situation d'urgence.

Amélioration des infrastructures frontalières

2008

- Accélérer les travaux sur les infrastructures des postes frontaliers dans la région Detroit-Windsor
- Inclure les principaux ports mexicains dans l'initiative Megaports des États-Unis

La circulation des marchandises

2008

- Supprimer les mesures de contrôle et les exigences faisant double emploi pour les marchandises.
- Convertir les formalités douanières des documents en papier au traitement électronique des données.
- Coordonner les exigences réglementaires et renforcer la collaboration entre les organismes.
- Normaliser et élever les seuils d'autorisation des expéditions à faible valeur transitant par des entreprises de messagerie.

2010

- Élaborer un système de dédouanement global à l'échelle nord-américaine ou des systèmes nationaux entièrement compatibles.
- Mettre au point un système commun nord-américain pour la transmission des informations en matière d'importation et d'exportation.
- Consacrer des investissements supplémentaires dans la recherche sur l'élaboration d'un mécanisme de contrôle de sécurité des conteneurs économiquement viable, incorporant notamment la technologie «smart box» ou «smart seal».
- Simplifier et améliorer les processus aux douanes.

La circulation des individus

2008

- Prendre le temps de mettre au point un système fiable, efficace, intégré et conjoint à l'intention des voyageurs.
- Intégrer tous les programmes NEXUS en un seul et unique programme visant tous les modes de transport et faisant appel à divers identifiants biométriques.
- Intégrer tous les programmes existants d'autorisation des pièces d'identité de manière à permettre leur interaction avec le régime US-VISIT.

2010

- Mettre au point un programme intégré de pièces d'identité permettant d'identifier les personnes présentant un faible risque avant qu'elles arrivent à la frontière.

COOPÉRATION EN MATIÈRE DE NORMES ET DE RÉGLEMENTATION

L'alimentation et l'agriculture

2008

- Normaliser la réglementation nord-américaine visant les aliments fortifiés.

2010

- Supprimer la redondance des vérifications en matière de sécurité alimentaire en favorisant la compatibilité des normes.
- Explorer les approches communes en matière d'étiquetage et d'allégations de santé.

Les services financiers

2008

- Entamer des discussions sur une convention fiscale trilatérale.

2010

- Relever le pourcentage d'actifs que les assureurs nord-américains basés au Mexique sont autorisés à investir à l'étranger.
- Étudier de nouveaux mécanismes pour la fourniture d'assurances concernant le transport par camion à grande distance et les déplacements en automobile.
- Améliorer les transactions transfrontalières par un accès direct aux plates-formes de négociation électronique des marchés d'actions et de produits dérivés au sein de la région.

Transport

2008

- Étendre l'application du processus de renonciation de la United States Federal Railroad Administration afin de permettre aux inspecteurs certifiés de la FRA d'effectuer des inspections au Mexique.
- Réinstaurer le Sous-comité des normes relatives au transport terrestre/Groupe consultatif sur les transports (SNTT/GCT) afin de continuer le dialogue impliquant les secteurs publics et privés.

Droits de propriété intellectuelle

2008

- Renforcer la capacité en matière de renseignements.
- Prendre les mesures afin de lutter contre le piratage des DVD et la contrefaçon de biens de consommation.

L'INTÉGRATION DE L'ÉNERGIE

La distribution transfrontalière de l'énergie

2008

- Renforcer la collaboration trilatérale sur les questions de distribution d'énergie transfrontalière.

2010

- Habilitier les entreprises mexicaines (y compris la CFE) à conclure des contrats à long terme pour l'achat d'électricité auprès de producteurs américains.

Le développement des ressources humaines

2008

- Élargir le programme d'échanges temporaires d'étudiants, d'universitaires et de travailleurs qualifiés dans le secteur de l'énergie.

Les technologies écoénergétiques et durables

2008

- Mettre au point de nouveaux mécanismes de collaboration en matière de recherches et de déploiement de technologies écoénergétiques.
- Favoriser la convergence trilatérale en matière d'efficacité et de durabilité énergétiques

La réforme des politiques internes mexicaines

2008

- Publier une analyse des paramètres illustrant les écarts de rendement au niveau des activités opérationnelles et financières de PEMEX.
- Libéraliser le commerce, le stockage et la distribution des produits raffinés.

2010

- Délester PEMEX de ses activités non associées dans le secteur gazier, de façon à constituer une société d'État distincte, Gasmex.

Une coopération et un dialogue renouvelés

2008

- Élargir le mandat du GTNAE de manière à y inclure un groupe expert chargé du renforcement du dialogue et de la coopération.