
Le partenariat Colombie-Britannique-État de Washington sur les permis de conduire améliorés

par la gouverneure Chris Gregoire et le premier ministre Gordon Campbell

L'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO), adoptée en 2004, est une loi américaine exigeant que toute personne qui entre ou retourne aux États-Unis présente un passeport valide ou une autre pièce d'identité sûre. L'article donne un aperçu des mesures prises par la province de la Colombie-Britannique et l'État de Washington pour appliquer l'IVHO, notamment l'adoption d'un permis de conduire amélioré, spécialement conçu pour faciliter le commerce et les relations entre leurs territoires voisins.

Les États-Unis et le Canada sont alliés et amis depuis longtemps. Nous avons en commun des liens sociaux et culturels, des voies de communication, des références culturelles et des écosystèmes. Nos pays se sont développés côte à côte, en suivant des voies semblables, mais propres à chacun : deux expériences de démocratie et de développement, uniques au monde.

Les ressemblances entre la puissance et l'influence relatives des gouvernements de Washington et de Colombie-Britannique nous donnent l'occasion de développer des relations uniques lorsque nous avons l'intelligence d'en profiter. En effet, les relations entre nous n'ont jamais été aussi fortes.

La Colombie-Britannique et le Washington réunis ont une population de 10 millions d'habitants, un PIB de presque 450 milliards de dollars et un commerce bilatéral de quelque 10 milliards. Nous avons aussi tissé des liens d'amitié et de parenté : nos habitants franchissent régulièrement la frontière par plaisir ou pour affaires.

Nos gouvernements ont intensifié cette relation étroite. Depuis 2005, l'État de Washington et la Colombie-Britannique s'emploient à créer un réseau structuré de partenariats

transfrontaliers qui est peut-être le plus efficace en Amérique du Nord. Il s'agit d'un réseau tant multilatéral que bilatéral dont les partenaires sont situés de part et d'autre de la frontière.

Ces relations nous aident à mieux cerner et résoudre nos préoccupations mutuelles ainsi qu'à profiter d'occasions communes.

La Colombie-Britannique et l'État de Washington sont tous deux d'ardents partisans et protagonistes de la Pacific NorthWest Economic Region (PNWER). Ce partenariat public-privé, binational et multilatéral réunit des législateurs, des dirigeants du secteur privé et des collectivités de la région pour discuter des façons d'aborder ensemble nos priorités communes – frontières ouvertes et sûres, développement économique, énergie, environnement, commerce, etc. L'Alberta, le Yukon, et les États de l'Alaska, de l'Idaho, du Montana et de l'Oregon font aussi partie de cet organisme.

L'édition 2008 du sommet annuel de la PNWER aura lieu à Vancouver du 20 au 24 juillet. En plus de servir de vitrine à la Colombie-Britannique, le sommet mettra l'accent sur les priorités internationales des gouvernements de la région du Nord-Ouest du Pacifique. On y traitera notamment des moyens de renforcer la sécurité à la frontière canado-américaine, tout en facilitant le commerce et les déplacements transfrontaliers légitimes; des problèmes de mobilité transfrontalière de la main-d'œuvre qui sont liés au vieillissement des travailleurs; du rôle de la région comme porte d'entrée vers l'Asie-Pacifique,

Chris Gregoire est gouverneure de l'État de Washington et Gordon Campbell, premier ministre de la Colombie-Britannique.



La gouverneure de l'État de Washington, Chris Gregoire, et le premier ministre de la Colombie-Britannique, Gordon Campbell, ont pris l'initiative de trouver des moyens novateurs qui permettent de respecter l'IVHO tout en nuisant le moins possible au commerce et au tourisme transfrontaliers.

non seulement pour l'Amérique du Nord, mais aussi pour l'Europe occidentale; de la nécessité d'agir face aux changements climatiques, car ceux-ci et les émissions de gaz à effet de serre font fi des frontières.

Dans le cadre de la PNWER, l'État de Washington et la Colombie-Britannique ont poursuivi leurs objectifs prioritaires avec succès et obtenu des résultats débouchant sur des actions qui ont dépassé les frontières, créé des partenariats et inspiré des programmes nationaux – en particulier pour que les frontières soient sûres, mais ouvertes aux activités commerciales et aux déplacements légitimes.

L'État de Washington et la Colombie-Britannique ont aussi établi un important partenariat bilatéral grâce à des dialogues de haut niveau entre la gouverneure et le premier ministre et leurs principaux ministres. Au cours des deux dernières années, nos gouvernements ont conclu divers accords, pour collaborer à la lutte contre les changements climatiques et à la conservation de l'océan Pacifique, plafonner et réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, et collaborer à la création et à la mise en place de technologies propres. Nous avons amélioré le service ferroviaire passagers entre Vancouver (Washington) et Vancouver (Colombie-Britannique), nous coopérons sur les questions de sécurité frontalière et de transport transfrontalier et nous nous employons à améliorer la commercialisation et les infrastructures des programmes NEXUS et FAST à la frontière.

Nous avons conçu, mis au point et instauré conjointement des permis de conduire améliorés, qui ont été lancés officiellement par nos deux gouvernements durant la semaine

du 21 janvier 2008 et qui peuvent remplacer le passeport comme pièce d'identité valide aux postes frontaliers maritimes ou terrestres.

Le projet de permis de conduire améliorés ne constitue pas seulement une réponse innovatrice à un changement de politique fédérale important et potentiellement dommageable. Il illustre aussi le genre d'interventions que des gouvernements infranationaux peuvent réaliser pour susciter un programme national, par la collaboration bilatérale et multilatérale et des initiatives de sensibilisation.

L'évolution de notre frontière internationale est à l'origine de ce projet, conçu lors d'un forum bilatéral transfrontalier, et proposé et défendu par un partenariat transfrontalier. Les citoyens en profiteront, grâce à une efficacité et une efficience accrues des contrôles à la frontière.

Depuis janvier 2008, pour satisfaire aux exigences du département de la Sécurité et du département d'État des États-Unis, tous les citoyens américains et les ressortissants étrangers doivent présenter un passeport ou d'autres pièces indiquant leur identité et leur citoyenneté à leur entrée aux États-Unis par voie maritime ou terrestre. L'IVHO constitue le moyen conçu par l'Administration pour remplir ce mandat.

L'impact potentiel de l'IVHO est important. Récemment encore, pour franchir la frontière par voie terrestre, le voyageur n'avait qu'à déclarer oralement sa citoyenneté. Depuis le 11 septembre 2001, on a resserré les mesures de contrôle à la frontière, ce qui a nui au tourisme et aux voyages spontanés et rendu la frontière trop imperméable, ce qui risque de freiner le commerce, le développement et la croissance des économies régionales.

Il n'y aurait que 23 p. 100 de détenteurs de passeport aux États-Unis et peut-être 55 p. 100 au Canada. Le tourisme et les déplacements transfrontaliers avaient déjà chuté avec l'incertitude à propos du passeport. Compte tenu des liens culturels, commerciaux et touristiques de longue date entre l'État de Washington et la Colombie-Britannique, nous avons constaté qu'il fallait créer une carte pour franchir la frontière qui réponde aux normes fédérales de sécurité prévues par l'IVHO, mais qui serait plus économique pour les familles qu'un passeport. Nous étions d'avis qu'il était particulièrement important de le faire avec la tenue prochaine des Jeux mondiaux des policiers et pompiers de 2009, dans l'État de Washington, et des Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, à Vancouver.

Le poste frontalier Peace Arch, entre Surrey (Colombie-Britannique) et Blaine (Washington), est un des postes frontaliers canado-américains les plus achalandés. Plus de 32 000 véhicules franchissent la frontière Colombie-Britannique-Washington quotidiennement, et plus de 1,3 million de camions franchissent celle entre la Colombie-Britannique et les É. U. chaque année. Et, selon un sondage récent, les camionneurs de la Colombie-Britannique

et du Washington estiment que la congestion à la frontière coûte 60 millions de dollars par année aux opérateurs.

En octobre 2005, la Colombie-Britannique et l'État de Washington ont signé un protocole d'entente afin de faciliter le commerce et de renforcer les liens entre les deux territoires. Les deux gouvernements s'y engagent à collaborer à la réalisation de leurs objectifs communs dans divers domaines : commerce, Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010, environnement, tourisme, technologie, éducation et transports. Le protocole indique également notre intention de nous réunir régulièrement pour discuter des enjeux d'importance mutuelle.

La première réunion a eu lieu en juin 2006 : la Colombie-Britannique et l'État de Washington ont alors tenu leur premier dialogue de haut niveau, une réunion d'une journée à laquelle participaient le premier ministre, la gouverneure et leurs cabinets respectifs. Une lettre y a été cosignée, dans laquelle nous exprimons au président George W. Bush et au premier ministre Stephen Harper nos inquiétudes au sujet de l'impact de l'IVHO sur le tourisme transfrontalier.

Nous avons indiqué clairement que, tout en convenant de la nécessité de protéger notre frontière contre les menaces, la Colombie-Britannique et l'État de Washington étaient tributaires de la libre circulation des marchandises et des personnes, et que l'incertitude au sujet des passeports avait déjà eu un effet négatif sur le tourisme transfrontalier. Nous avons fait valoir qu'il y avait des façons plus efficaces d'assurer notre sécurité et invité les deux gouvernements fédéraux à examiner ces options avec nous.

Dès ce premier dialogue, la Colombie-Britannique et l'État de Washington ont travaillé de concert sur divers dossiers pour que la frontière soit à la fois sûre et ouverte au commerce et aux déplacements légitimes. C'est à cette occasion que la création du permis de conduire amélioré a été proposée à titre de projet conjoint en réaction aux répercussions éventuelles de l'IVHO.

L'Initiative précise que les citoyens des États-Unis, du Canada, du Mexique et des Bermudes doivent être munis d'un passeport « ou d'un autre document sûr » pour franchir la frontière. La plupart des habitants du Washington et de la Colombie-Britannique ayant un permis de conduire valide, notre but consistait à trouver une façon de le rendre plus sûr afin qu'il puisse servir aussi de pièce d'identité à la frontière.

Depuis ce premier dialogue de haut niveau, tenu à Vancouver en 2006, et le deuxième, organisé à Seattle en 2007, la Colombie-Britannique et l'État de Washington ont collaboré à la mise sur pied de leurs programmes respectifs.

Nous avons comparé les dispositifs de sécurité des permis de conduire du Washington et de la Colombie-Britannique et découvert que nous avons tous les deux adopté les normes de sécurité de l'American Association of Motor Vehicle Administrators pour les règles de délivrance, les dispositifs de sécurité et l'aspect de nos cartes ainsi que le matériel utilisé pour leur fabrication.

Ensemble, nous avons créé des permis de conduire améliorés pour que les déplacements de nos citoyens entre nos deux territoires demeurent sécuritaires, rapides et commodes.

La participation à ce programme est facultative. Ceux qui veulent obtenir le permis de conduire amélioré n'ont qu'à présenter des documents confirmant leur citoyenneté, leur lieu de résidence et leur identité au service chargé de délivrer les permis. Chaque permis contient une puce d'identification par radio-fréquence (IRF). L'IRF est une technologie sans fil qui extrait des données à distance.

Cette solution technologique permet aux agents de la U.S. Customs and Border Protection Agency de faire un balayage électronique des permis de conduire et des cartes d'identité des citoyens de l'État de Washington ou de la Colombie-Britannique à leur entrée aux États-Unis depuis le Canada. Cela permet également aux agents de faire un balayage des données exploitables par une machine et de vérifier instantanément l'authenticité et la validité de la carte.

Nos deux gouvernements ont aussi collaboré, par le truchement d'organismes comme la PNWER, afin de promouvoir, auprès des gouvernements fédéraux des États-Unis et du Canada, la mise au point et l'approbation du permis de conduire amélioré.

En juillet 2006, à Edmonton, ont notamment participé au sommet de la PNWER le secrétaire de la Sécurité intérieure, Michael Chertoff, et le ministre canadien de la Sécurité publique, Stockwell Day. Les enjeux frontaliers et l'impact de l'IVHO ont fait l'objet d'une discussion franche, et le permis de conduire amélioré a été proposé comme solution possible. Chaque représentant fédéral est retourné dans sa capitale avec des messages clairs : les gouvernements devaient agir en prévision des répercussions de l'IVHO, les membres de la PNWER les pressaient d'agir, et deux gouvernements – la Colombie-Britannique et l'État de Washington – allaient de l'avant avec un projet pilote.

En novembre de la même année, à la réunion d'hiver de la PNWER, nous avons continué à tenter de sensibiliser les diplomates et les fonctionnaires fédéraux américains. À l'hiver de 2007, alors que les leaders de la PNWER visitaient les capitales des provinces et des États ainsi que les capitales fédérales, nous en avons aussi profité pour exhorter de nouveau les gouvernements des États à nous appuyer et les gouvernements fédéraux à approuver notre projet et à agir.

En mars 2007, l'État de Washington a signé une entente avec le département de la Sécurité intérieure des États-Unis pour lancer un projet d'utilisation d'un permis de conduire amélioré sur son territoire. La signature de cet accord a constitué un moment décisif dans les efforts pour faire approuver le permis de conduire amélioré comme solution possible à la congestion frontalière. C'était un signal clair que ce permis était plus qu'un concept ou un souhait : c'était désormais un élément valable d'une nouvelle approche souple à la gestion efficace de la frontière.

En juillet 2007, au sommet annuel de la PNWER, les questions frontalières étaient encore une priorité. L'État de Washington et la Colombie-Britannique ont profité de cette tribune pour réclamer d'autres mesures dans le dossier des permis de conduire améliorés et une approche de la gestion de la frontière qui soit plus souple et axée sur les besoins des citoyens.

En janvier 2008, nos deux gouvernements ont donné le coup d'envoi aux premiers programmes de permis de conduire améliorés (PCA) en Amérique du Nord, et la réponse du public a été très forte. À peine 48 heures après son lancement, le projet pilote de la Colombie-Britannique comptait déjà trop de participants, et l'État de Washington avait reçu quelque 4 000 inscriptions et délivré 400 PCA environ une semaine après l'annonce de son programme.

Cette forte réaction en a peut-être surpris certains, même si l'État de Washington et la Colombie-Britannique avaient prévu que le permis serait bien accueilli par un public largement habitué à considérer la frontière comme une simple formalité.

Toutefois, ce permis de conduire n'a pas séduit que la Colombie-Britannique et l'État de Washington. Au Canada, l'Ontario, le Québec, le Yukon et le Manitoba ont déjà commencé à mettre au point leurs propres permis. Aux États-Unis, l'Arizona, le Vermont et le New York ont signé des ententes semblables à celles de l'État de Washington avec le département de la Sécurité intérieure.

Cette idée, issue d'une réunion transfrontalière bilatérale, défendue et développée grâce aux efforts d'un organisme transfrontalier bilatéral et multilatéral, s'est répandue et a donné lieu à un programme dans deux pays et suscité des mesures nationales. Par ailleurs, elle s'inspirait d'un besoin fondamental de nos citoyens : la frontière ne doit pas être une barrière épaisse et imperméable qui nous sépare les uns des autres, qui nous complique la vie et nos moyens d'existence; elle doit plutôt constituer un outil efficace qui tienne compte de nos préoccupations communes en matière de sécurité, réponde aux besoins de la population et facilite les voyages et le commerce légitimes.

Des programmes comme celui du permis de conduire amélioré et d'autres initiatives transfrontalières nous permettent de bâtir un meilleur avenir pour les familles de l'État de Washington et de la province de la Colombie-Britannique, mais aussi d'en faire profiter d'autres premiers ministres et gouverneurs qui pourront décider, eux aussi, de faire de leur territoire un endroit où il fait vraiment bon vivre et prendre des mesures pour que leurs citoyens continuent de jouir des libertés auxquelles ils sont habitués.

Par ailleurs, ces programmes montrent ce que les régions frontalières peuvent accomplir lorsqu'elles définissent leurs priorités communes et collaborent, de part et d'autre de la ligne de démarcation, à la réalisation d'objectifs d'importance nationale. Nous devons reconnaître la force qui est la nôtre et la force symbolique qu'est la collaboration transfrontalière.