

PROTOCOLE D'ENTENTE (PE) ENTRE LE CANADA – LE NOUVEAU-BRUNSWICK – TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR – LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD SUR L'AMÉNAGEMENT DE LA PORTE D'ENTRÉE DE L'ATLANTIQUE

CE PE a été conclu le _____ 2007,

ENTRE : LE GOUVERNEMENT DU CANADA, représenté par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada (ci-après le « Canada ») et le ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique,

ET : LE GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK, représenté par le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick (ci-après le « Nouveau-Brunswick »),

ET : LE GOUVERNEMENT DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR, représenté par le ministre des Transports et des Travaux publics, ainsi que par le ministre des Affaires intergouvernementales de Terre-Neuve-et-Labrador (ci-après « Terre-Neuve-et-Labrador »),

ET : LE GOUVERNEMENT DE NOUVELLE-ÉCOSSE, représenté par le ministre des Transports et des Travaux publics de Nouvelle-Écosse (ci-après la « Nouvelle-Écosse »),

ET : LE GOUVERNEMENT DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, représenté par le ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard (ci-après l'« Île-du-Prince-Édouard »).

MOTIFS :

ATTENDU QUE le gouvernement du Canada a reconnu que les portes d'entrée occupant des lieux stratégiques jouent un rôle névralgique dans la stimulation de la compétitivité du Canada par l'élaboration du Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques et la constitution d'un nouveau fonds national pour les portes d'entrée et les postes frontaliers;

ET ATTENDU QUE le Canada atlantique fait partie du nombre limité de régions du Canada où une « porte d'entrée » intégrée est justifiée, compte tenu du volume des échanges internationaux d'importance nationale et des paramètres relatifs à la politique des transports;

ET ATTENDU QUE certains éléments clés du réseau de transport du Canada atlantique offrent un immense potentiel comme porte d'entrée qui permettra au Canada d'attirer une plus grande part des échanges commerciaux avec des économies internationales émergentes comme la Chine et l'Inde, de même qu'avec des marchés traditionnels;

ET ATTENDU QU'un réseau de transport multimodal sécuritaire et efficace contribue pour beaucoup à la prospérité économique et à la durabilité de même qu'à la compétitivité sur les marchés internationaux;

ET ATTENDU QUE le Canada, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont un intérêt commun à agir de manière stratégique pour tirer parti des avantages que leur confèrent la géographie, les transports et le commerce;

ET ATTENDU QUE les réseaux de transport qui appuient le commerce international dans le Canada atlantique doivent être évalués collectivement par tous les gouvernements et planifiés en fonction du long terme dans une optique multimodale pour assurer leur efficacité et leur durabilité futures maximales;

ET ATTENDU QU'une démarche coordonnée entre les gouvernements peut ouvrir la voie à une mobilisation efficace des intervenants du secteur privé, dont la contribution à une vision cohérente d'une porte d'entrée de l'Atlantique est essentielle,

POUR TOUS CES MOTIFS, les Parties conviennent de ce qui suit :

1. DÉFINITIONS

1.1 *Porte d'entrée*

- Une porte d'entrée peut se définir comme un réseau d'infrastructures de transport d'importance nationale pour le commerce international.

1.2 *Stratégie de porte d'entrée*

- Une stratégie de porte d'entrée est un ensemble intégré de mesures qui renforcent la capacité et l'efficacité des portes d'entrée et la capacité du Canada à en tirer parti.

2. OBJET ET ACCORD GÉNÉRAL

2.1 L'objet de ce PE est de confirmer l'intention des Parties (le Canada, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard) de collaborer à l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique dans les 24 mois qui suivront la signature de ce protocole d'entente :

- en confirmant une vision et des objectifs communs;
- en énonçant une structure de gouvernance pour l'élaboration de la porte d'entrée de l'Atlantique;
- en élaborant un plan d'action conjoint;
- en adoptant un protocole de communication.

3. VISION ET OBJECTIFS

3.1 Les Parties confirment leur vision commune d'aménagement de la porte d'entrée de l'Atlantique en tant que réseau de transport stratégique, intégré et mondialement concurrentiel dont le but est de faciliter le commerce international. L'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique profitera à la région de l'Atlantique et au Canada, en stimulant la croissance économique, en multipliant les échanges internationaux et en renforçant la position concurrentielle du Canada au sein de l'économie mondiale.

3.2 Les Parties confirment leur intention de collaborer à l'aménagement de la porte d'entrée de l'Atlantique en respectant les paramètres généraux du *Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques*.

3.3 Les Parties conviennent de collaborer, d'échanger des informations et des pratiques exemplaires tout en aménageant la porte d'entrée de l'Atlantique.

3.4 Les objectifs de l'aménagement de la porte d'entrée de l'Atlantique sont :

- de préciser les éléments de la porte d'entrée de l'Atlantique;
- de préciser les travaux analytiques et de planification nécessaires à l'élaboration de chacun des éléments;
- de préciser les méthodes adaptées et le calendrier de participation du secteur privé et d'autres intervenants;
- de promouvoir la porte d'entrée de l'Atlantique sur les marchés nationaux et internationaux.

4. STRUCTURE DE GOUVERNANCE

- 4.1 Les Parties confirment la création du Comité de fonctionnaires fédéraux-provinciaux de la porte d'entrée de l'Atlantique comme principal forum fédéral-provincial de collaboration entre les Parties sur l'aménagement de la porte d'entrée de l'Atlantique (voir mandat du Comité à l'annexe 1).
- 4.2 L'objectif primordial du Comité est d'élaborer une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique qui profitera à la région de l'Atlantique et au Canada et de parvenir à un accord général sur les conseils prodigués aux Parties au sujet des priorités et des mesures qu'il faut mettre en place dans une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique;
- 4.3 Les Parties confirment la nécessité pour le Comité de collaborer avec les principaux intervenants du secteur privé à l'aménagement de la porte d'entrée de l'Atlantique.
- 4.4 Les membres du Comité soumettront régulièrement des rapports aux Parties par l'entremise de leurs ministères respectifs et des processus intergouvernementaux sur les activités et les réalisations.

5. PLAN D'ACTION

- 5.1 Le Comité élaborera un plan d'action conformément à son mandat (annexe 1), qui précisera les perspectives et les difficultés qui se rattachent à une augmentation des échanges commerciaux, notamment aux impacts possibles que risque d'avoir l'augmentation des flux sur le réseau de transport.
- 5.2 Les Parties conviennent que le *Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* (Cadre politique national), conçu par Transports Canada, orientera l'aménagement de la porte d'entrée de l'Atlantique comme il oriente d'autres initiatives nationales possibles sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux. Ce plan d'action sera en phase avec les cinq objectifs du Cadre politique national, qui sont :
- **Stratégie de commerce international** : les stratégies sur les portes d'entrée et les corridors doivent contribuer à harmoniser les principaux réseaux de transport du Canada avec les perspectives et les difficultés les plus importantes qui se rattachent au commerce mondial;
 - **Volumes et valeurs d'importance nationale** : les stratégies sur les portes d'entrée et les corridors doivent être axées sur des réseaux d'infrastructures de transport qui transportent des volumes et des valeurs d'échanges revêtant une importance nationale;
 - **Structures futures des échanges mondiaux et des transports** : les stratégies sur les portes d'entrée et les corridors doivent être tournées vers l'avenir et tenir compte des grandes tendances des transports internationaux. La planification à long terme est indispensable, mais elle doit reposer sur des preuves et des analyses empiriques;
 - **Portée potentielle des mesures de capacité et de politique** : les stratégies sur les portes d'entrée et les corridors doivent être axées sur des réseaux d'infrastructures de transport, mais également aller plus loin afin d'aborder des questions interdépendantes qui déterminent dans quelle mesure le système fonctionne et dans quelle mesure le Canada en tire parti;
 - **Rôle du fédéral et partenariats concrets** : les stratégies sur les portes d'entrée et les corridors doivent asseoir les mesures fédérales à la fois sur des responsabilités concrètes et des partenariats authentiques avec d'autres gouvernements et avec le secteur privé.

6. COÛTS

- 6.1 Ce PE n'impose aucune responsabilité financière aux Parties.

7. PROTOCOLE DE COMMUNICATION

- 7.1 Les Parties s'engagent à élaborer conjointement un protocole de communication comportant un ensemble de messages clés qui serviront aux activités de communication et aux rapports avec les médias au sujet de la porte d'entrée de l'Atlantique. Ces activités de communication doivent reconnaître la contribution de toutes les Parties et être cohérentes, efficaces et transparentes. Sauf indication contraire, toutes les Parties s'engagent à déployer des efforts raisonnables pour avertir les autres Parties suffisamment à l'avance de tout nouveau message qui doit figurer dans le protocole de communication.
- 7.2 Des annonces officielles publiques auront lieu à certains jalons convenus par toutes les Parties. Toutes les Parties s'engagent à faire de leur mieux pour donner un préavis de ces annonces, sauf si elles conviennent d'autre chose. Les Parties collaboreront à l'organisation des conférences de presse, des annonces et des cérémonies officielles.
- 7.3 Les documents de communication conjoints doivent respecter les politiques de communication de chaque Partie, notamment les prescriptions fédérales sur les langues officielles, le Programme de coordination de l'image de marque du gouvernement fédéral et la *Loi sur les langues officielles* du Nouveau-Brunswick.

8. DIVULGATION ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

- 8.1 Nonobstant les dispositions de ce PE, les informations à partager ou à échanger entre les Parties en vertu de ce PE ne doivent pas comporter de renseignements personnels au sens de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (Canada), de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (Nouveau-Brunswick), *Access to Information and Protection of Privacy Act* (Terre-Neuve-et-Labrador) ou de la *Loi sur la liberté d'information et la protection de la vie privée* (Île-du-Prince-Édouard).
- 8.2 Nonobstant les dispositions de ce PE, les informations à partager ou à échanger entre les Parties en vertu de ce PE ne doivent pas comporter de renseignements dont la divulgation est réglementée par une loi du Parlement ou de la législature provinciale, notamment par la *Loi sur l'accès à l'information* (Canada) et la *Loi sur les transports au Canada*, de la *Loi sur le droit à l'information* (Nouveau-Brunswick), de la *Loi sur l'accès à l'information et la protection de la vie privée* (Terre-Neuve et Labrador) ou de la *Loi sur la liberté d'information et la protection de la vie privée* (Île-du-Prince-Édouard) à moins que les informations en question ne soient partagées, échangées ou divulguées conformément aux dispositions de la Loi qui limite leur divulgation.

9. RENSEIGNEMENTS CONFIDENTIELS

- 9.1 Il est interdit à l'une quelconque des Parties de divulguer à des tiers des renseignements confidentiels qu'elle a obtenus auprès des autres Parties sans le consentement écrit des autres, à moins que cela ne soit prescrit par la loi, par les organismes de réglementation, les pratiques gouvernementales ou par la politique de divulgation.

EN FOI DE QUOI, ce PE a été signé au nom du Canada par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada et le ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, au nom du Nouveau-Brunswick par le ministre des Transports, au nom de Terre-Neuve-et-Labrador par le ministre des Transports et des Travaux publics et le ministre des Affaires intergouvernementales, au nom de la Nouvelle-Écosse par le ministre des Transports et des Travaux publics et au nom de l'Île-du-Prince-Édouard par le ministre des Transports et des Travaux publics.

Ce PE, qui reflète la compréhension et les intentions actuelles des Parties, entre en vigueur le 14 octobre 2007.

Signé en présence de :

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

_____	_____	_____
Témoin	Date	Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du Canada

_____	_____	_____
Témoin	Date	Ministre de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique

LE GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK

_____	_____	_____
Témoin	Date	Ministre des Transports

LE GOUVERNEMENT DE TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

_____	_____	_____
Témoin	Date	Ministre des Transports et des Travaux publics

_____	_____	_____
Témoin	Date	Ministre des Affaires intergouvernementales

LE GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

_____	_____	_____
Témoin	Date	Ministre des Transports et des Travaux publics

LE GOUVERNEMENT DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

_____	_____	_____
Témoin	Date	Ministre des Transports et des Travaux publics

**COMITÉ DES FONCTIONNAIRES FÉDÉRAUX-PROVINCIAUX SUR LA
PORTE D'ENTRÉE DE L'ATLANTIQUE**

PROJET DE MANDAT

Contexte :

Le 12 septembre 2006, l'honorable Angus MacIsaac, au nom des quatre ministres des Transports du Canada atlantique, a invité des fonctionnaires de Transports Canada ainsi que de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique à participer aux travaux d'un comité de travail régional chargé de l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique.

Le 6 décembre 2006, le Conseil des premiers ministres de l'Atlantique a demandé aux ministres des Transports de la région de l'Atlantique d'élaborer une démarche conjointe pour une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique pour la région.

Le 27 novembre 2006, l'honorable Peter MacKay a répondu aux ministres de l'Atlantique en leur faisant savoir que l'APECA collaborerait à l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique.

Le 15 décembre 2006, l'honorable Lawrence Cannon a répondu aux ministres de l'Atlantique pour leur faire savoir que Transports Canada collaborerait à l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique.

DÉFINITION :

Une porte d'entrée peut se définir comme un réseau d'infrastructures de transport d'importance nationale pour le commerce international.

Une *stratégie de porte d'entrée* est un ensemble intégré de mesures qui renforcent la capacité et l'efficacité des portes d'entrée et la capacité du Canada à en tirer parti.

Mandat :

Le Comité des fonctionnaires fédéraux-provinciaux sur la porte d'entrée de l'Atlantique (le Comité) sera le principal forum de collaboration entre les gouvernements fédéral et provinciaux sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Cela n'empêche pas de faire appel à d'autres ministères du gouvernement fédéral ou des gouvernements provinciaux ou au secteur privé, s'il y a lieu.

La participation du fédéral reposera sur le Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques, sur ses cinq objectifs stratégiques et sur son axe sur les réseaux de transport d'importance nationale pour le commerce international.

Le mandat du Comité consistera :

- à élaborer une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique qui profitera à la région de l'Atlantique et au Canada;
- à orienter les travaux de planification à long terme et les analyses nécessaires à l'appui des futures initiatives potentielles sur les portes d'entrée. Ces travaux seront coordonnés le cas échéant avec d'autres initiatives sur les portes d'entrée et les corridors nationaux.

Tâches :

- Préciser le réseau de transport multimodal d'importance pour le commerce international au cœur de la porte d'entrée de l'Atlantique;

- Préciser les mesures à prendre dans d'éventuels secteurs des politiques publiques et des activités du secteur privé qui ont un impact direct sur l'efficacité et (ou) l'exploitation de la porte d'entrée de l'Atlantique (p. ex. dans les domaines des compétences, de la commercialisation, de l'énergie, de la R-D, de la sûreté, etc.);
- Préciser les démarches et le calendrier de participation du secteur privé et d'autres intervenants;
- Prendre en charge et participer à l'élaboration d'une analyse de rentabilisation de la porte d'entrée de l'Atlantique;
- Élaborer un plan de travail qui facilitera les mesures ci-dessus et qui aidera à les mettre en œuvre, s'il y a lieu.

MEMBRES :

Le Comité des fonctionnaires fédéraux-provinciaux sur la porte d'entrée de l'Atlantique se compose de dix membres et est coprésidé par le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick et l'APECA.

- En sus des deux coprésidents, les membres comprennent :
 - un représentant de la province du Nouveau-Brunswick;
 - un représentant de la province de Nouvelle-Écosse;
 - un représentant de la province de l'Île-du-Prince-Édouard;
 - un représentant de la province de Terre-Neuve-et-Labrador;
 - deux représentants de Transports Canada;
 - deux représentants de l'Agence de promotion économique du Canada atlantique.

Les organismes membres assureront la liaison et solliciteront la contribution d'autres ministères fédéraux et provinciaux et d'autres intervenants du secteur public ou du secteur privé, selon les besoins.

D'autres représentants peuvent être désignés pour assister aux réunions au nom d'un membre. D'autres représentants peuvent être invités à assister à certaines réunions si les membres le jugent opportun.

Réunions :

Le Comité se réunira tous les mois soit dans le cadre de réunions en tête-à-tête, soit par téléconférence.

Échéancier :

Le Comité collaborera à l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique qui devra être prête au plus tard 24 mois suivant la signature d'un protocole d'entente entre le Canada et le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard. Les premières mesures sur les éléments convenus de la porte d'entrée de l'Atlantique seront ciblées et mises en place.

Rapports :

L'objectif du Comité est de parvenir à un accord général sur les conseils à prodiguer aux gouvernements participants au sujet des priorités et des mesures dont il faut tenir compte dans le cadre d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Atlantique. Les membres du fédéral et des provinces remettront régulièrement des rapports par l'entremise de leurs ministères respectifs et des processus intergouvernementaux au sujet des activités et des réalisations.