



L'INFRASTRUCTURE ET LES COLLECTIVITÉS FRONTALIÈRES

Le Canada et les États-Unis partagent une frontière qui fait presque 9 000 kilomètres de long. Toutefois, on connaît très peu la façon dont certaines des collectivités situées le long de cette frontière gèrent les questions transfrontalières. Une étude récente de Demetrios Papademetriou et de Deborah Meyers, qui se trouvent maintenant tous les deux au Migration Policy Institute à Washington, D.C., présente cette question sous un angle unique.¹ Grâce à une série d'études de cas, les auteurs tracent des profils détaillés d'un certain nombre de collectivités importantes des deux côtés de la frontière et examinent comment ces collectivités travaillent souvent en étroite collaboration pour régler des problèmes communs et pour défendre des intérêts communs.

Comme le soulignent M. Papademetriou et M^{me} Meyers, leur analyse est particulièrement pertinente, car les décideurs d'Ottawa et de Washington s'intéressent de plus en plus aux frontières et à la gestion et à la sécurité des frontières. Les efforts ne sont malheureusement pas aussi efficaces qu'ils pourraient l'être parce que, comme le mentionnent les auteurs, l'élaboration de politiques et la prise de décisions se font, dans les capitales sans qu'il ne soit [traduction] « tenu compte des commentaires des collectivités et des intérêts locaux ni de l'expérience que ces collectivités ont acquise en réglant des problèmes et en vivant ensemble. » L'un des principaux objectifs de l'étude est de porter ces expériences – et les leçons retenues – à l'attention des décideurs nationaux des deux côtés de la frontière canado-américaine.

Faits saillants pour Infrastructure Canada...

L'étude trace un tableau détaillé d'une douzaine de postes-frontières et des collectivités auxquelles ils se rattachent.² Ces tableaux donnent une bonne idée du contexte dans lequel se situe l'infrastructure frontalière et les initiatives du Fonds sur l'infrastructure frontalière (et du FCIS). Les tableaux, qui dans de nombreux cas sont explicitement comparatifs, contiennent de l'information sur la démographie, l'histoire et l'économie locales, les caractéristiques environnementales et socioculturelles, le degré d'intégration sociale et économique, les attitudes envers la gouvernance, les débits de circulation, la nature du poste-frontière et les autorités frontalières, ainsi que sur les partenariats

¹ Deborah Waller Meyers et Demetrios G. Papademetriou, « Self-Governance Along the U.S.-Canada Border : A View From Three Regions », dans Papademetriou et Meyers, éd. Caught in the Middle : Border Communities in an Era of Globalization (Carnegie Endowment for International Peace : 2002).

² Les postes-frontières examinés se situent le long de la frontière entre l'Ontario et le Michigan (c.-à-d. le corridor Detroit-Windsor, le pont Ambassador et le pont Blue Water), entre l'Ontario et l'État de New York (c.-à-d. le pont Peace, le pont Rainbow et le pont Whirlpool) et entre la C.-B. et l'État de Washington (c.-à-d. le poste Peace Arch, le poste Pacific Highway, Sumas/Abbotsford et Point Roberts). Les collectivités visées comprennent : Windsor, Detroit, Port Huron, Buffalo, Fort Erie, Niagara Falls, Bellingham, Blaine, Lynden, Sumas, Surrey Point Roberts, Seattle et Vancouver.

publics-privés et les initiatives non gouvernementale utilisés pour régler les problèmes communs.

Dans l'ensemble, l'étude souligne que, même si on se préoccupe souvent de l'infrastructure frontalière, c'est l'infrastructure matérielle en général qui constitue l'un des principaux mécanismes de liaison pour les collectivités transfrontalières et un facteur déterminant de la qualité de vie de leurs habitants.

Tous les documents cités sont disponibles auprès de la Division de la recherche.