

toutefois, que les efforts de collaboration sont plus faibles dans certaines régions que dans d'autres. Cohn¹¹, Turbeville¹² et Bradbury¹² soulignent également l'existence de graves lacunes au niveau infrastructurel, en particulier dans le domaine du transport. Il est vrai que certaines faiblesses peuvent être réglées au moyen de politiques réglementaires destinées à faciliter le transit transfrontalier, mais d'autres ne pourront être réglées qu'au prix d'efforts soutenus aux niveaux national et local.

La grande leçon que peuvent tirer les Canadiens de l'exemple de Cascadia est le fait qu'il est possible d'avoir une vaste intégration transfrontalière sans nuire aux établissements nationaux ou à la souveraineté nationale. L'intégration historique et fonctionnelle de la région de Cascadia a été effectuée des dizaines d'années avant la conclusion de l'ALENA, et pourtant de chaque côté de cette région (Canada et États-Unis), il y a des dimensions territoriales qui n'ont pas été contestées. Comme l'explique Artibise, les entreprises coopératives au niveau municipal, régional et national représentent une occasion de développement plutôt qu'une menace pour la sécurité nationale.

Recommandations

- Il est aussi important d'appuyer les initiatives transfrontalières régionales sur une base sectorielle que d'élaborer un cadre d'ensemble de coopération transfrontalière au sein de la région Cascadia.
- Il est essentiel d'élaborer de nouveaux programmes pour coordonner et faciliter des réseaux de transport aux termes de l'ALENA afin d'assurer le succès de cet accord.
- Il faut favoriser et appuyer des initiatives municipales qui sont en faveur de l'intégration transfrontalière car elles semblent extrêmement efficaces.

Régionalisme et sous-régionalisme en Europe

Étant donné qu'au Canada, nous poursuivons des projets d'intégration politique et économique (voir Alper, Bradbury et Tuberville, Whittles, Cohen et Artibise dans ce volume) ces remarques affectent notre processus d'affiliation nationale et de création d'allégeances citoyennes. Une Amérique du Nord des régions, comme avec le Nunavut, le Québec, l'Arcadia, Cascadia, Mexamericana, et d'autres encore, est aussi vraisemblable qu'une Europe des régions : de même, il est peu probable que les groupes régionaux qui appuient l'intégration économique visent l'ensemble d'un continent et fassent preuve d'une mentalité locale. En effet, comme il existe une étroite relation entre la société civile, les entités locales,

¹¹ *Transportation and Competitiveness in North America: The Cascadian and San Diego-Tijuana Border Regions*, professeur Ted Cohn, Department of Political Science, Université Simon Fraser.

¹² *NAFTA and Transportation Corridor Improvement in western North America: Restructuring for the 21st Century*, Daniel E. Turbeville, Department of geography, Eastern Washington University, Cheney, Washington et Susan Bradbury, Florida Atlantic University, Department of Urban and Regional Planning, Davie, Florida, États-Unis)