

doc
CA1
EA
2000B71
EXF

Canada-U.S. Partnership

Building *a* Border *for the* 21st Century

CUSP FORUM REPORT

December 2000



Department of Foreign Affairs
and International Trade

Ministère des Affaires étrangères
et du Commerce international

Canada

For more information on Canada-US Relations, and in particular the *Canada-US Partnership* and the common border, please visit the Canada-US Relations Website of the Department of Foreign Affairs and International Trade at the following address:

<http://www.dfait-maeci.gc.ca/geo/usa/canadian-e.asp>

.b3502302(E)
.b3502314(A)

Dept. of Foreign Affairs
Min. des Affaires étrangères

JUN 5 2001

Return to Departmental Library
Retourner à la bibliothèque du Ministère

December 22, 2000

Letter to Prime Minister Jean Chrétien and President William J. Clinton

During your October 8, 1999 meeting in Ottawa you joined together in launching the Canada-U.S. Partnership Forum (CUSP). Since that time, government leaders from both countries have met with local private- and public-sector leaders along the New York/Ontario border and along the Washington/British Columbia border to discuss how to improve management of the Canada-U.S. border. These local leaders made it clear that they expect our federal governments to show political leadership in pressing ahead with new approaches to meeting border challenges.

Drawing upon the lessons learned from those meetings, we are pleased to present to you the enclosed CUSP report, "Building a Border for the 21st century." This report was jointly produced by the U.S. and Canadian governments, including foreign affairs, customs, immigration, transportation and criminal justice agencies in both countries.

Under the Canada-U.S. Free Trade Agreement and the North American Free Trade Agreement, the volume of traffic has grown rapidly, resulting in greatly increased pressure on inspections and infrastructure at our shared border. However, we are determined to meet our twin goals of facilitating travel and trade and enhancing security. To meet these goals over the next 10-15 years we will need to assess what we do at the border, adopt a risk-management approach, increase border resources, enhance binational cooperation on external as well

(A)
61730082
03502314

61730080 (e)
3502302

as internal border management, and coordinate closely with border-area private- and public-sector leaders.

Our interests at the Canada-U.S. border are huge – 200 million crossings per year and US \$1.2 billion in trade per day. These interests demonstrate the importance of our relationship and provide an opportunity for energetic federal government leadership. Canadian and U.S. government agencies propose to continue the CUSP dialogue with local stakeholders in border areas, with the next CUSP meeting being planned for 2001 in the Detroit-Windsor area. Working with local leaders, we are confident that Canada and the United States can provide an even better model of border management and cooperation for the rest of the world.

Sincerely,



John P. Manley, P.C., M.P.
Minister of Foreign Affairs
of Canada



Madeleine K. Albright
Secretary of State of the
United States of America

Executive Summary

The *Canada-U.S. Partnership Forum* (CUSP) was launched in October 1999 by Prime Minister Chrétien and President Clinton to promote high-level dialogue among governments, border communities and stakeholders on border management. The Prime Minister and the President endorsed three guiding principles of border management: streamline, harmonize and collaborate on border policies and management; expand co-operation to increase efficiencies in customs, immigration, law enforcement and environmental protection at and beyond the border; and collaborate on threats outside Canada and the United States.

Not only our border communities, but all of Canada and the United States have much at stake in ensuring that our common border runs smoothly, that the 99% of trade and travellers that are legal can cross the border easily, and that we can focus enforcement instead on the remaining 1% of cross-border activity. With US\$1.2 billion in trade crossing the border every day and 200 million travellers (two-way) crossing each year, "getting it right" is critical to both countries. The Canadian and U.S. governments are committed to creating a more open border over the next 10-15 years.

CUSP meetings held on April 11-12, 2000 in Niagara-on-the-Lake, Ontario and in Buffalo, New York, and on June 22-23, 2000 in Vancouver, British Columbia and in Blaine, Washington,

provided an opportunity to exchange views and draw upon the expertise of border stakeholders. These border communities were eager to address border challenges, and many of them have a head start on federal governments in developing creative solutions to local problems.

CUSP participants at these meetings wanted consistent, transparent border management by governments on both sides of the border that avoided duplication. They valued the border as a geographic and symbolic line that defined our respective spaces, but wanted it to be “seamless.” Harmonization of standards, processes and policies could contribute to this goal of seamlessness. Many participants suggested that more resources applied strategically were needed at the border. Others questioned whether resources would ever be able to keep up with increases in flows, while still others called for a re-thinking of traditional border management.

Risk management was seen as an effective way to expedite low-risk travellers and goods while focusing limited resources on those more apt to pose problems. For example, programs utilizing smart-card technologies or alternative accounting methods could have significant positive impact. “Intelligent Transportation Systems” offer potential for more efficient use of cross-border transportation networks.

A number of CUSP participants recommended looking at ways to move enforcement activities away from the border, thus reducing pressure on the border itself. Suggestions ranged from shifting inland the variety of paperwork currently processed at the border, to moving safety inspections and export controls as far from the border as practicable.

Some CUSP participants suggested that Canada and the United States should be trying to remove controls from the land border and instead move them out to a common perimeter. They urged federal governments to work together at managing flows into the region at this common perimeter and to address the global sources of instability that spawn illegal flows directed at both countries.

Inspection agencies stressed that they still have a mandate from federal governments to enforce our respective laws on the border, while using risk management to minimize congestion. Cooperation between Canadian and U.S. law enforcement agencies at the border continues to be excellent and a necessary component of thwarting cross-border criminal activity. These goals are complementary. We can make our internal border more open as we coordinate more closely on the perimeter.

Governments, communities, the private sector and NGOs must work together to address the challenges before us. These groups are already active in a number of binational fora focused on improving border management. Many CUSP participants asked for greater strategic direction in border management, believing that governments should move boldly in implementing border management principles. Our shared ecological zones also require a cooperative approach. We breathe the same air, drink the same water and share the same species of wildlife along the border.

The management of these cross-cutting international issues demands coordinated and cooperative action by many agencies from both sides of the border up to and including integrated horizontal solutions. The public expects it, and our global competitiveness depends on it. What needs to be done?

- CUSP should continue to meet, primarily but not exclusively in border communities, to solicit the views of stakeholders

on how to make our border one which remains a beacon of friendship, mutual respect and efficiency well-suited to the 21st century. We recommend that the next CUSP meeting be held in 2001 in the Windsor/Detroit area. When appropriate, CUSP should prepare subsequent reports on the state of the border to allow governments and the public to assess what progress we are making in achieving our goal.

- Agency-to-agency cooperation should be deepened to build on the success of the past five years, and best practices in border management should be emulated wherever possible along the border. Some best practices include the Prearrival Processing System and Customs Self-Assessment Program for cargo, NEXUS identification cards for passengers, the Remote Video Inspection System/Remote Ports Program for unstaffed ports, and the Integrated Border Enforcement Team.
- Governments need to undertake a concentrated assessment of what we do at the border. Are there legislation, regulations or policies which might be streamlined, harmonized or consolidated between the two governments? Can new arrangements be put in place away from our internal border and at our external border to reduce “double checking”? Governments need to determine whether these functions could be conducted differently and more cost-effectively.
- Legislators have an essential role in determining how the border serves our national interests, recognizing that two countries working together on a common game plan is far more effective and efficient than working alone. Legislation that improves border facilitation and security and the allocation of sufficient resources for such programs is a priority.

The Canada-U.S. Border Today

Canada-U.S. Relationship

Among the nations of the world, none enjoy better relations than Canada and the United States of America. For almost two centuries our relationship has been marked by peace and the remarkably free flow of people, goods and ideas. Our countries and cultures are distinct, and citizens of both nations are proud of those distinctions. But we have much in common, including our commitment to democratic values both at home and abroad, our unparalleled trading relationship, our partnership in environmental protection, and the family and professional ties that bind millions of our citizens. Our cooperation is a model to other countries that share borders around the world.

Citizens of both countries have come to take peaceful relations for granted, and Canada and the United States have been able to concentrate instead on threats and crises in third countries. U.S. defense arrangements with Canada, including NATO, the North American Aerospace Defense Command (NORAD) and the Permanent Joint Board on Defense, are more extensive than with any other country. Canada and the United States also work closely together in multilateral fora including the UN, the Organization of American States, the Organization for Security and Cooperation in Europe, the Asian-Pacific Economic Cooperation Forum, and the Group of Seven industrialized countries.

There is an inherent imbalance in the Canada-U.S. relationship due to the size of the U.S. population and economy. While Canada has the second largest landmass of any country in the world, its population and gross domestic product are less than one-tenth that of the U.S. Ninety percent of Canada's population – in eight provinces – lives within 100 miles of our shared border, while only ten percent of the U.S. population – in thirteen states – does so. This represents roughly 30 million people in both cases. Canadians have far greater exposure to the United States than Americans do to Canada, both in terms of travel and in terms of familiarity with the other country's products, media and culture. The result is that the average Canadian is more affected by what happens in the United States than the average American is by what happens in Canada. Still, citizens of the two countries regard their neighbours to the north/south very much as equals, and as being very similar to themselves.

Our Shared Border

The Canada-United States border, established over two centuries ago, is much more than just a geographic line between our two countries. It is the place where our two separate sovereignties meet and work together. While both countries take pride in what makes each of us distinct, the border now unifies more than it separates the destiny of our two great countries. It is, increasingly, a place for achieving the pursuit of shared objectives, such as fostering the movement of goods, people and ideas and protecting our security in a globalized environment. It is a lens through which we perceive ourselves, as well as a membrane for containing our social structures.

At 5,500 miles, Canada and the United States share the world's longest non-militarized border. This border is not a "security fence," a tightly controlled or highly fortified physical barrier, but rather a clearly demarcated legal line. In terms of "people traffic," over 200 million two-way border crossings took place in 1999 at 130 border-crossing points. On the Canadian side of the border, there are approximately 350 Citizenship and Immigration Canada agents and 1,310 Canada Customs and Revenue Agency inspectors. On the U.S. side, there are approximately 700 U.S. Customs inspectors, 512 Immigration and Naturalization Service inspectors and 310 Border Patrol agents. The Royal Canadian Mounted Police (supported by the Canadian Coast Guard) and the U.S. Coast Guard also monitor our maritime border on the Great Lakes and the Atlantic and Pacific coasts.

The air and sea form part of our shared border. In the air, there are hundreds of flights per day between Canada and the United States. On water, the Great Lakes straddle the industrial heartland of both countries, the St. Lawrence Seaway provides a shared transportation system, and there are numerous border crossings each day by commercial and pleasure craft. Our busiest border crossings traverse water boundaries, by tunnel or bridge, between the province of Ontario and the states of Michigan and New York.

The air and water are also areas of shared environmental concern, as pollution from one country crosses freely into the other. Our shared ecological zones require a cooperative approach to management. Canadians and Americans breathe the same air, drink the same water and share the same species of wildlife along the border. Federal, state and provincial agencies share responsibility for the stewardship of regional

eco-systems, recognizing that the environment is a key element of our common agenda.

The *Boundary Waters Treaty* of 1909 is a model for the world for addressing transboundary water issues. The International Joint Commission, which was created by the *Boundary Waters Treaty*, regulates water levels and flows, monitors water and air pollution, and helps prevent and resolve disputes.

The border is also defined by the people of both countries who live along it. These border-area residents usually feel a strong kinship to their neighbours to the north or south, a sense of community forged through daily interaction. To these communities, the border is often an impediment to their daily activities, an inconvenience that they would like to see go away. Many of these people cross the border each day to work, shop and visit friends and relatives. For them, and for many businesses that now depend upon just-in-time cross-border deliveries on a daily basis, backups at the border mean more than an occasional delay in vacation travel. They mean countless hours spent in border-crossing lines over the years and significant costs.

Our connections extend well beyond the border, reaching into the heartland of both our countries. Various North-South economic regions straddle the border. Thirty-seven U.S. states have Canada as their primary trading partner; half of U.S. exports to Canada are produced in fourteen states that are not on the border, including California and Texas. State, provincial and municipal authorities are forming North-South corridor regions to improve trade, market tourism, promote foreign investment and exchange best practices. For example, under the Pacific NorthWest Economic Region (PNWER), provincial and state governments have been cooperating on the creation

of a binational transportation network and have made a number of policy proposals to federal governments.

Yet despite these numerous links, and irrespective of the friendship our nations share, Canadians and Americans also place a high value on the geographic and symbolic line which defines our respective spaces. Simply put, we want the geographic border to remain. Wanting a border, but wanting it to be more permeable, is best summed up by the emerging truism that "Canadians and Americans like having a border – they just don't want it getting in their way."

The border – but more particularly, the management of the processes which take place at the border – is thus important to the well-being of our two nations. Getting the border "right" matters in a very tangible way. Canadians and Americans justifiably assume that governments will maintain a regime of border management which is cooperative and efficient.

FTA, NAFTA and Beyond

The border relationship has evolved over two hundred years, with each government developing its own legislation, regulations and infrastructure. Border inspection services from both countries are mandated to act on behalf of over 50 government agencies. For the private sector, the border is essentially in the middle of the production line, representing a significant transactional factor for just-in-time delivery systems. For local communities along the border, the economic benefits of cross-border trade are obvious. But border congestion has meant that these communities assume a much larger share of the infrastructure, social and environmental costs associated with trans-boundary traffic.

Since the implementation of the *Canada-U.S. Free Trade*

Agreement (FTA) in 1989 and the *North America Free Trade Agreement* (NAFTA) in 1994, the volume of two-way traffic across the Canada-U.S. border has increased exponentially. Every year, over 200 million individuals cross our shared border. Total two-way trade in goods and services reached US\$447 billion in 1999, up from US\$174 billion in 1988. In other words, there is now over US\$1.2 billion per day in total trade between our two countries, by far the largest bilateral trading relationship in the world. Canada-U.S. trade has more than doubled since the FTA came into effect.

While traffic volumes are projected to increase by 10% annually over the next decade, border infrastructure and inspection resources are currently stretched to the limit at key border crossings. Legal requirements still stipulate that every traveller and truck be checked at the border, despite the fact that 99% of people and goods that cross the border are legitimate. The potential for bottlenecks is significant. Resources for the border are increasing in both Canada and the United States, but these are unlikely to keep up with current or projected flows of people and goods.

According to Statistics Canada, in 1999 the greatest number of crossings (trucks and automobiles combined) between Canada and the United States took place at the Ambassador Bridge (Windsor-Detroit), followed by the Windsor-Detroit Tunnel, the Peace Bridge (Fort Erie-Buffalo), the Blue Water Bridge (Sarnia, Ontario-Port Huron, Michigan), the Queenston-Lewiston Bridge (ON-NY), the Rainbow Bridge (ON-NY), the Douglas-Blaine crossing (British Columbia-Washington State), the Pacific-Blaine crossing (BC-WA), Sault St. Marie (ON-MI), Lacolle-Champlain (Quebec-NY), Cornwall-Massena (ON-NY) and St. Stephen-Calais (New Brunswick-Maine).

The prairie provinces and states see a smaller number of crossings, but are also important trade corridors, especially for grains and livestock.

The majority of vehicle crossings take place in choke points along the Ontario-Michigan, the Ontario-New York, and the British Columbia-Washington borders. These crossings are located on narrow slips of land surrounded by the Great Lakes or between the Pacific Ocean and the Cascade Mountains. There is also substantial traffic in the border crossings between New Brunswick and Maine and between Quebec and northern New York, Maine and Vermont. Each of these congested border areas needs significant infrastructure improvements. Several of the key crossings are bridges or tunnels, which complicates expansion.

Global integration and competition are pushing us toward a seamless border. Yet at the same time, open borders and modern transportation systems provide transnational organized crime organizations reliable and affordable means for conducting illicit activities worldwide. We must be vigilant and cooperate closely to prevent these groups from taking advantage of this openness and playing on the differences between our policies and procedures to move arms, drugs and people to and through our two countries. Improvements in strategic controls away from the border, and cooperation in alleviating the sources of global threats including off our shores, could remove much of this advantage and decrease pressures on our internal border.

The information revolution and advancements in communication techniques transcend the border. Flows in information and ideas, and the emergence of an electronic economy hold

enormous potential and suggest that radical change is upon us and advancing quickly. For example, it is estimated that about a quarter of inter-corporate sales will be done on-line by 2003. As the physical border loses relevance to many, the emerging reality drives us to rethink how to manage the border. The surge in cross-border e-commerce can only be realized if efficient and affordable infrastructure exists to clear and deliver these goods to the customer.

Private and Public Sector Mobilization

During the 1990's, both private and public sector groups have recognized the need for cross-border cooperation to deal with the explosion of trade and the increasing integration of our economies. On the private sector/NGO side, groups such as the Americans for Better Borders coalition, the Buffalo Niagara Partnership, Canadian/American Border Trade Alliance, the Canadian-American Business Council, the Carnegie Endowment, the Cascadia and Discovery Institutes, the Conference of New England Governors and Eastern Canadian Premiers, the Detroit Regional Chamber, the Eastern Border Transportation Coalition, the Pacific Northwest Economic Region, and Trade Corridors have all focused on issues of border facilitation, resources, transportation infrastructure and cross-border cooperation. Academic institutions along the border have also taken an active role in promoting cross-border cooperation, such as the University of Toronto and the University of Buffalo's joint web site on Canada-U.S. relations. Other private sector and NGO groups too numerous to mention have also contributed to border management efforts.

One example of private sector activism was these groups' work with Canadian and U.S. government agencies on revising

Section 110 of the *Illegal Immigration Reform and Immigrant Responsibility Act* of 1996. Private sector and NGO leaders recognized that Section 110 would slow traffic at the border to a crawl, and they lobbied long and hard to avoid such a scenario. The end result was the *Immigration and Naturalization Service Data Management Improvement Act* of 2000 (HR4489), legislation which seeks to improve tracking of border-crossings without increasing documentary requirements.

On the government side, the 1990s saw a proliferation of joint initiatives by counterpart Canadian and U.S. agencies. These included the *Shared Border Accord* (customs and immigration agencies, launched in 1995), *Border Vision* (immigration agencies, begun in 1997) and the *Cross-Border Crime Forum* (law enforcement agencies, launched in 1997). These build on the tradition of the International Joint Commission, the Motor Carrier Consultative Mechanism (begun in 1982), under which the transportation agencies collaborate, and the Bilateral Consultative Group on Counter-Terrorism (launched in 1988).

Under the *Shared Border Accord*, Canada and the United States are working to promote international trade, facilitate the movement of people, provide enhanced protection against drugs, smuggling and the illegal and irregular movement of people, and reduce costs to both governments and the public. Among other accomplishments, the *Accord* has reduced the number of in-transit highway cargo inspections from four to two, offering substantial savings to Canadian and U.S. trucking operations.

Border Vision's objective is to develop a joint regional approach to migration that uses information and intelligence sharing, policy coordination, joint overseas operations and border

cooperation to strengthen both security and facilitation. One of *Border Vision's* accomplishments has been an information-sharing agreement between Canadian and U.S. immigration agencies to facilitate exchange of intelligence on illegal migration.

The *Cross-Border Crime Forum* focuses on transnational crime problems such as smuggling, organized crime, telemarketing fraud, money laundering, missing children and cybercrime. One example of the *Crime Forum's* work has been the development of binational threat assessments. (Further information on binational organizations is at Annex 1.)

There is growing binational cooperation between provincial /state and local governments, as well. An innovative regional initiative is the B.C.-Washington Corridor Task Force. The Task Force was established by the Premier of British Columbia and the Governor of Washington and given a mandate to enhance provincial-state cooperation with respect to transportation, border issues, tourism and growth management. Although the initial focus of the Corridor Task Force was on the I-5 Corridor connecting Vancouver and Seattle, economic development in the interior of the province and state is a growing priority.

Canada-U.S. Partnership Forum

During their October 8, 1999 meeting in Ottawa, Prime Minister Chrétien and President Clinton congratulated agencies responsible for managing the border for the excellent progress made since the announcement of the *Shared Border Accord* in 1995. The two leaders reaffirmed the following guiding principles for Canada-U.S. border cooperation:

1. Streamline, harmonize and collaborate on border policies and management;

2. Expand cooperation to increase efficiencies in customs, immigration, law enforcement and environmental protection at and beyond the border; and
3. Collaborate on common threats from outside Canada and the United States.

Prime Minister Chrétien and President Clinton also observed that the Foreign Minister and the Secretary of State play a special role in facilitating the implementation of these principles. Minister Axworthy and Secretary Albright agreed to:

1. Consult with government agencies on progress in cross-border cooperation;
2. Promote high-level dialogue among federal, provincial/territorial/state and local authorities, border communities and stakeholders toward a common vision for border management; and
3. Identify emerging issues and long-term trends in border collaboration.

In pursuit of these objectives, Minister Axworthy and Secretary Albright agreed to establish the *Canada-U.S. Partnership Forum* (CUSP) under the direction of their principal deputies for hemispheric relations.

Subsequent to President Clinton's visit to Ottawa, the Canadian Department of Foreign Affairs and International Trade and the U.S. Department of State worked with other federal agencies involved in border management issues to plan CUSP meetings with border communities. Agencies that participated in this effort included Canada Customs and Revenue Agency, U.S. Customs Service, Citizenship and

Immigration Canada, the U.S. Immigration and Naturalization Service, the Canadian Solicitor General's Office, the U.S. Department of Justice, Transport Canada, the U.S. Department of Transportation, the U.S. Coast Guard, and the U.S. Drug Enforcement Agency. While each of these agencies continued to work through their binational groups on operational issues, they agreed to take an integrated look at the various aspects of border management in meetings with local leaders.

The first *Canada-U.S. Partnership* meetings were held April 11-12 in Niagara-on-the-Lake, Ontario and Buffalo, New York. The second CUSP meetings were held June 22-23 in Vancouver, British Columbia and Blaine, Washington. Acting Assistant Secretary for Western Hemisphere Affairs Peter Romero and Assistant Deputy Minister-Americas George Haynal chaired the CUSP meetings. They were joined by senior officials from both countries' customs, immigration, law enforcement and transportation agencies.

In both sets of meetings, private sector participants included representatives of cross-border companies, the transportation and tourism sectors, NGOs and academic institutions. Public sector participants included Members of Parliament, members of provincial and state legislatures, Canadian and U.S. mayors, representatives from U.S. congressional offices, representatives from U.S. governors' offices, and provincial and state government officials. (See participant lists at Annex 2.) In addition to the discussions with local leaders, federal government officials toured U.S. inspection facilities at the Lewiston-Queenston Bridge and visited the Blaine Peace Arch border crossing.

CUSP Dialogue on the Border

Both sets of CUSP meetings met with an enthusiastic response from local participants. The meetings were unprecedented for the Canada-U.S. border in terms of the number and variety of senior leaders from the public and private sector who participated and the integrated approach taken to border issues.

The most common theme voiced by local leaders at the Vancouver and Niagara-on-the-Lake meetings was a desire for a more open border. Easier passage for individuals and cargo was the stakeholders' primary concern, and they pressed Canadian and U.S. government participants on changing the status quo. A few local participants questioned the need for any border at all, arguing that given the closeness of the relationship, our countries should be able to accept people or goods from each other without inspections. Other local participants and federal government representatives countered that for reasons of sovereignty and differing laws, Canadian and U.S. inspectors and law enforcement personnel had to remain on the border. Still, many private and public sector leaders voiced support for a perimeter approach to the border, whereby Canada and the United States would concentrate more on stopping criminals and illegal shipments from third countries entering either country and thus be able to make the "internal" Canada-U.S. border more open.

Some local CUSP participants cited Western Europe as a model to be emulated, including the European Union's customs union and Schengen regime (whereby members have eliminated border controls on people travelling between participating states). These stakeholders felt that given our close relations, crossing the Canada-U.S. border should be no more difficult than crossing EU border, but argued that, in fact, it is.

They urged that Canadian and U.S. customs and immigration rules be harmonized to the greatest extent possible. Some also warned that after a decade of the United States leading the world in economic growth, European and Asian economies are rebounding and will provide tougher competition for North American companies, reinforcing the need for an efficient Canada-U.S. border.

While pushing for fewer required inspections, many CUSP participants recognized that resources were needed to expedite border processing. As such, these border stakeholders and U.S. government participants argued that many more **inspection personnel** are needed on the Canada-U.S. border. Several stakeholders expressed frustration over only a fraction of inspection lanes being open at some border crossings despite backups at those crossings. They could not understand how or why the number of U.S. inspectors on the northern border had remained constant over the past ten years, despite the rapid growth in border crossings spurred by the FTA and NAFTA. One cautionary note was that “more inspectors inspect more”; the issue was not just one of resources but how these resources were to be used. Some CUSP participants also called for greater training for inspectors in NAFTA regulations, greater attention to the concerns of business travellers, and greater courtesy by inspectors toward tourists. But most stakeholders felt that inspectors did an excellent job given the resource, legal and policy constraints under which they worked.

Some CUSP participants compared the situation on the Canada-U.S. border with the situation on the U.S.-Mexico border. They noted that while Canada has only one land border, and that its laws and policies are thus geared to that border reality, the United States has two land borders. The

situation on the Mexican border has a strong impact on U.S. laws and policies affecting both borders. At the same time, the drastically different situation at the two borders in terms of illegal alien crossings and narcotics smuggling, along with the U.S. visa requirement for Mexicans (there is none for most Canadian visitors) means that there are far fewer U.S. inspection agents on the Canada-U.S. border.

Local CUSP participants stressed that the situation on the two U.S. borders is not the same, and that the United States should avoid treating the borders the same. The last thing these stakeholders wanted was for the United States to institute southern border-style security measures on its northern border. More inspectors to speed processing was one thing; increased documentation and other barriers along the border was quite another.

U.S. Customs argued, however, that the U.S. Congress and the Executive Branch, along with U.S. citizens living in the interior of the country, are more interested in border security, relative to border facilitation, than are border-area residents. U.S. Customs stressed that in order to enforce U.S. laws, it will continue to operate on the border, though it is seeking to expedite clearances through use of advanced electronic information.

Physical infrastructure shortcomings were another problem cited by virtually all CUSP participants. Stakeholders called for additional border crossings and more lanes at existing border crossings. They noted the physical constraints imposed by bridges at several major border crossings and competition for land around border crossings. One stakeholder urged the U.S. government to begin advance purchase of land at the border ("banking" land) to accommodate future growth of crossing

facilities. Conversely, another stakeholder was concerned about possible expansion of inspection facilities at the Peace Arch Park crossing in Blaine because it could take away from surrounding international park areas.

One of the federal programs praised by local CUSP participants was the *Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21)*, which has aided border infrastructure on the U.S. side of the border. TEA-21 is a nation-wide highway development and maintenance program, a portion of which is devoted to border and trade corridor projects. Both Vancouver and Niagara CUSP participants extolled this program and lamented the absence of such a program in Canada. While funding for Transport Canada did see a slight increase in the 2000 Government of Canada budget, Canadian CUSP participants complained about the relative paucity of funds for new construction and maintenance on the Canadian side of the border. There was some concern about major highways in the United States connecting to older, smaller roads on the Canadian side of the border.

Many Niagara-area leaders cited expansion of the **Peace Bridge** as an issue needing urgent resolution. As with many bridges across the Canada-U.S. border, the Peace Bridge is old and very heavily used. Everyone agrees that greater capacity is needed, but disagreement over whether to build a second span or a new "signature bridge" has prevented either from happening. While border-area leaders are working well together to solve many problems, this is an important project that has eluded the Niagara area.

At the Vancouver CUSP meeting, local leaders expressed concern that the Blaine-area crossings would be overwhelmed

in coming years by expected growth. CUSP participants from the binational Cascadia Project stressed the importance of greater **intermodal** movement of cargo to relieve pressure on highways. They also proposed a high-speed passenger rail corridor between Vancouver and Eugene, Oregon. Other stakeholders are pushing for construction of a new inland highway corridor.

Aside from the Ontario-New York and British Columbia-Washington crossings, federal government participants voiced concerns about Ontario-Michigan crossings. They described lengthy backups at the Ambassador Bridge and elsewhere and were concerned about key crossings reaching complete saturation because of the increasing volume of cargo. Concerns were also expressed over meeting infrastructure needs on the eastern New York-New England border with the eastern provinces (crossings such as Plattsburg, NY), and in the prairie provinces and states.

One of the strategies to reduce border congestion discussed at the CUSP meetings was **joint facilities** for Canadian and U.S. inspectors. Canadian and U.S. customs and immigration agencies have completed construction at Little Gold Creek, Yukon-Poker Creek, Alaska, and a new joint facility will open there in 2001. Canadian and U.S. agencies are near completion of the design stage for joint facilities at two other crossings: Coutts, Alberta-Sweetgrass, Montana; and Osoyoos, British Columbia-Oroville, Washington. As inspection agency officials at the CUSP meetings discussed, however, progress has been slow due to differences in policy and legislation. One significant difference is that U.S. inspectors carry firearms while Canadian inspectors do not. (Canada does not permit U.S. inspectors to be armed while working in Canada.) One CUSP participant

suggested that the two governments should create international zones at the border where U.S. inspectors could be armed. Other problems have included dealing with a mix of Canadian and U.S. contractors, labor laws and taxes, and a fluctuating exchange rate. While recognizing the challenges to making these facilities truly joint, CUSP participants encouraged federal agencies to continue pursuing this model where it would be cost-effective.

Border stakeholders also asked for a **risk-management** approach to inspections, procedures whereby high-risk travellers and cargo are inspected more closely while lower-risk travellers and cargo are sped on their way. The U.S. Coast Guard was cited as an agency that utilizes risk assessment in determining which ships to inspect for compliance with U.S. law. Border stakeholders also praised programs such as the Canadian CANPASS and PACE and the U.S. INSPASS and Dedicated Commuter Lanes, whereby frequent travellers obtain cards for use in express lanes. CUSP participants requested that such programs be integrated into a single card from both countries that can be used nationwide, rather than only one-way at certain locations and times. CUSP participants also mentioned the disincentive of having such cards when they cannot be used 24 hours per day, especially when they have to pay a fee for such cards. They urged inspection agencies to aggressively promote use of such programs by border-area residents.

Another common theme of the CUSP meetings was doing as much as possible away from the border, what many described as a border-in-depth approach. Many border stakeholders and Canadian government agencies expressed a desire for **preclearance** of cargo by companies that frequently cross the

border. They noted that 100 importers account for 40% of all cross-border trade. Any system that could expedite passage of goods by these companies alone would be extremely beneficial in reducing border delays.

Some stakeholders also mentioned the Commercial Vehicle Processing Center (CVPC) at Ft. Erie, Ontario – currently a staging area for truckers to assemble necessary paperwork for U.S. Customs prior to arrival at the border – and expressed the hope that this could become a land border preclearance site. U.S. officials reminded CUSP participants that the existing preclearance program by U.S. inspectors at some Canadian airports is only for passengers, not cargo, and currently is offered only by the United States. A cautionary note about privacy concerns was also raised since preclearance programs may require certain information from citizens and companies.

Inspection agency participants at the CUSP meetings urged private companies to help them reduce border delays by **self-policing** of cargo and truckers. One example cited was the need for U.S. companies to ensure they do not send truckers with DWI convictions on cross-border routes, since they are ordinarily barred from entering Canada. Another was the need to check on contraband being mixed in with legitimate shipments. U.S. inspection agencies at the CUSP meetings argued that as their confidence about private company commitment to self-policing rises, it will be easier for them to expand risk management programs.

Another frequent theme at the CUSP meetings was the need for **coordination with local leaders** in the private and public sector. Federal agencies need to be sensitized to local conditions, to get local inputs on feasibility, and to provide guidance on

future plans. One local official said that Ontario-Michigan-New York bridge authorities are contemplating over \$1 billion in infrastructure outlays, but do not have a good sense of what the inspection agencies are planning in coming years. Federal agencies also have much to learn from border-area NGO groups, some of which are very forward-looking in the area of intelligent transportation systems and environmental protection.

For example, the Cascadia Project, which is managed by the Cascadia Institute in Vancouver and the Discovery Institute in Seattle, is a cutting-edge border management initiative. The Cascadia Project represents a coalition of government, business and non-governmental organizations in British Columbia, Washington State and Oregon dedicated to developing transborder strategies that focus on sustainable communities, cross-border mobility and improved regional transportation, trade and tourism linkages.

Local CUSP participants stressed the importance of tourism in their thinking about the border. While border communities do compete for tourist dollars, they also benefit from the "two nations, one vacation" concept. Many visitors to the Vancouver-Seattle area and the Niagara Falls area visit both countries, and making the border as seamless as possible is vital to further develop the tourist industry on both sides.

A Niagara-area CUSP participant estimated that 2/3 to 3/4 of visitors to the Falls come from third countries. So while local residents want to expedite processing for themselves through express lanes, they also want to minimize delays for visitors from other parts of Canada and the United States or from third countries. One stakeholder even suggested that the Falls be made into a shared international zone that tourists could

visit without inspection from either country. Another participant suggested advanced processing of tourists bound for the border. CUSP participants also noted the importance to the tourist industry of environmental protection, as in the case of Great Lakes pollution. (Note: Canada and the U.S. made an historic commitment to restoring and maintaining the integrity of the waters of the Great Lakes basin ecosystem in 1978, when they signed the *Great Lakes Water Quality Agreement*.)

As federal agency representatives stressed to local CUSP participants, grassroots lobbying efforts with members of Parliament and Congress are key to increased resources and greater awareness of wider policy issues for the Canada-U.S. border. The coalition that worked for revision of Section 110 of the 1996 immigration act should remain united and active in order to increase resources for the Canada-U.S. border. And as in the case of the Section 110 debate, they must reach out to areas further from the border which also depend on Canada-U.S. trade. Thirty-seven U.S. states count Canada as their top export destination, but most Americans further from the border are unaware of how big a role Canada plays in their states' economies.

CUSP participants also discussed the flip side of facilitation, interdiction. Inspection agencies reminded local leaders that this, too, is part of their mandate. One border stakeholder compared current border enforcement efforts to "putting a cop on every street corner because eventually someone will run a stop sign." But as one inspection agency representative said, they are bound to execute the laws as they are currently written.

Local U.S. attorneys at both meetings cited increases in cross-border crime as a serious concern. Such crime ranged

from narcotics smuggling to illegal alien smuggling to gun-running. They underscored that such crime moves in both directions, with narcotics trafficking increasing from Canada into the United States, illegal alien crossings going both directions, and gunrunning going more from the United States into Canada. Organized crime, which is involved in each of these areas, was cited as a growing problem. Both countries are also grappling with crimes that do not physically cross the border, such as tele-marketing fraud and cybercrime, and Canada has been dealing with welfare fraud by Canadian citizens who have moved to the United States. There is extensive bilateral cooperation to address these issues.

In the context of the openness of our border and of our societies, Canadian and U.S. stakeholders discussed the difficulty of stemming cross-border crime. Criminals take advantage of this openness to move people and goods across the border with greater ease than between many countries. They also take advantage of differing laws in the two countries.

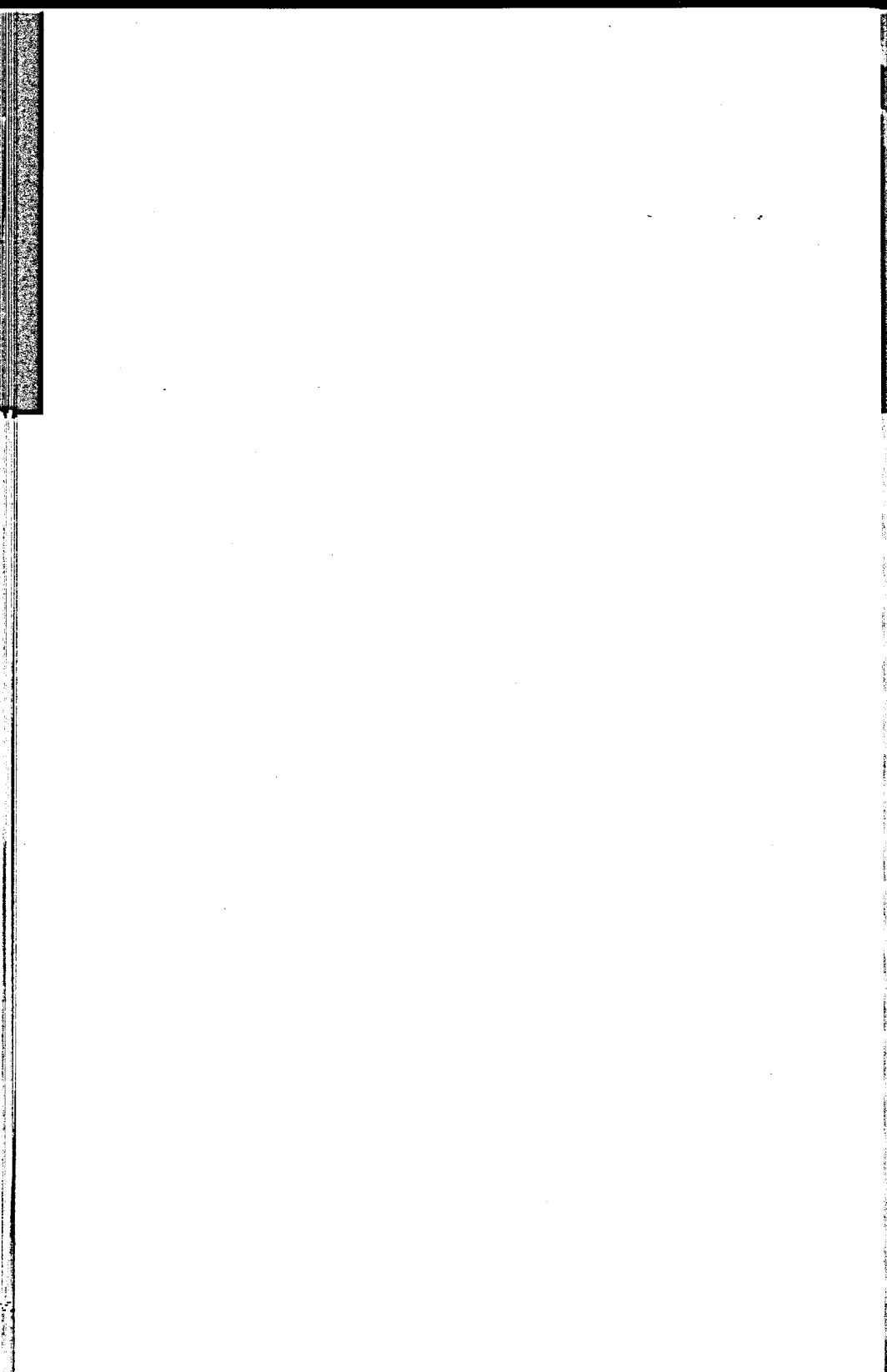
Most local participants at the CUSP meetings did not focus on **terrorism** as a border issue, but U.S. law enforcement officials noted that the United States is a top target of international terrorists and described the border arrests of suspected terrorists in December 1999 as a close call.

U.S. officials said that had Ahmed Ressam not been stopped at Port Angeles, Washington and had he then engaged in a terrorist act against the United States, the damage to U.S. confidence in the security of its northern border would have been great. Bilateral cooperation on the Ressam case has been close. The Bilateral Consultative Group on Counterterrorism is working to improve interdiction of potential terrorists before

they reach North America. The December arrests, along with a wave of illegal immigrants from East Asia, were among the reasons that led the Canadian Government to significantly increase funding in its 2000 budget for immigration and law enforcement operations.

The law enforcement and immigration agencies of both countries are working closely together to put the squeeze on cross-border criminals. An outstanding example of such cooperation highlighted at the Blaine CUSP meeting was the Integrated Border Enforcement Team (IBET). This binational, multi-agency effort has dramatically increased contraband seizures on the British Columbia-Washington border, and is now being adopted as a model for law enforcement cooperation border-wide. The success of the IBET concept has also led to establishment of an Integrated Marine Enforcement Team comprised of federal, state and local law enforcement agencies on both sides of the marine border.

The majority of border stakeholders, while applauding the IBET model, urged the federal governments to focus their enforcement activities away from the border, minimizing border inspections and relying more on keeping criminals outside Canada and the United States and away from our shared border. They emphasized intelligence and information sharing as key to this approach. And they noted that while privacy laws restrict information sharing on Canadian and U.S. citizens, more could be done in Canadian-U.S. efforts regarding third country nationals.



Meeting Future Challenges on the Canada-U.S. Border

For the foreseeable future, we expect continued rapid growth in both cargo and people crossing the Canada-U.S. border. The expansion of trade spurred by the *Canada-U.S. Free Trade Agreement* and the *North American Free Trade Agreement* will continue, and a Free Trade Area of the Americas (targeted for completion in 2005) will add to that volume. The Canadian and U.S. economies are becoming ever more integrated, with a large number of products crisscrossing the border in various stages of production. Companies depend on just-in-time deliveries of such inputs (going directly into the assembly process rather than into inventory). Production interrupted when inputs are delayed at the border often means lost business. Meanwhile, business travel and tourism across our shared border also continue to grow.

Most participants at the *Canada-U.S. Partnership Forum* (CUSP) meetings felt that the current pace of investment and innovation at the Canada-U.S. border is not up to the challenge of the 21st century, and that both governments need to do more to avoid a breakdown at the border. They argued that we rely too often on band-aid fixes, and that both governments must take bolder, more proactive steps. The Cascadia group in British Columbia/Washington is promoting greater air/land/rail coordination and expedited inspection systems

through its Intermodal Transportation System Project. The Eastern Border Transportation Coalition has challenged the Canadian and U.S. governments to create as open a border as possible by 2012, the 200th anniversary of the start of the War of 1812. Greater border openness was the rallying cry of most CUSP participants.

The Canadian and U.S. governments are committed to creating a more open border over the next 10-15 years. We believe this is feasible because of the uniquely close relationship between our nations and the outstanding cooperation among public and private sector groups at the border. But facilitating cross-border movements must also go hand-in-hand with Canadian and U.S. commitment to upholding our laws on movement of people and goods and defending national security at the border. Unfortunately, along with increased trade and tourism, there are increased opportunities for criminal activity in both directions, and we have to adapt in order to counter this threat.

Based on the CUSP meetings and the work of many public and private sector groups concerned with our shared border, our prescription for creating a better border for the 21st century falls into four broad categories: a risk management approach to clearance of people and goods, greater resources for the border, an external/internal approach to border security, and increased coordination with border-area private and public sector leaders.

Risk Management

More inspectors and physical capacity are needed on the Canada-U.S. border, but those assets alone will not be able to keep pace with the ever-increasing volume of traffic. We also

must consider innovation in our processes and in the use of technology and automation at our border crossings. Canadian and U.S. inspection agencies are increasingly moving toward a risk-management approach, whereby they do more pre-screening and automated inspection of low-risk people and goods, and focus inspections at the border itself more on high-risk people and goods.

One innovative test program is NEXUS, which was successfully launched at the Sarnia (ON)/Port Huron (MI) crossing in November 2000. Under NEXUS, Canadian and U.S. citizens who do not have criminal convictions can obtain identification cards that allow them to use dedicated lanes that normally will not require routine customs and immigration questioning. A single NEXUS card is valid for travel in both directions, there is only one application process, and there is no fee for the card. Citizenship and Immigration Canada, the Canada Customs and Revenue Agency and U.S. INS and Customs are cooperating in this venture to simplify border crossings for pre-approved, low-risk travellers. The customs and immigration agencies worked closely with local officials in the design, rollout and advertisement of this voluntary program. Following a joint evaluation, a decision will be taken on expansion.

Up to now, fastpass programs have been unilateral, with separate application processes for different identification cards that can only be used on one side of the border. Like NEXUS, they have also been restricted to certain border crossings. Various CUSP participants strongly advocated one fastpass identification card that can be used anywhere along the Canada-U.S. border.

Just as the NEXUS program allows pre-enrolled, low-risk travellers expedited crossing at the border, so too should

pre-enrolled, low-risk companies that frequently use the border have programs that would eliminate face-to-face inspections for their truckers. The trucking industry has complained about bureaucratic impediments to further developing trade corridors, such as multiple examinations of trucks. Using Intelligent Transportation Systems, much duplication could be eliminated. Many CUSP stakeholders cited the fact that the technology exists for vehicles to be weighed in motion electronically. By using a transponder, accounts could be set up in each jurisdiction, deducting the necessary permit fees each time a vehicle passed into a new jurisdiction. Similarly, payments for use of a toll highway could be deducted electronically. Currently, pilot programs even have manifests being transferred via transponder at the border.

To eliminate border delays, companies could also enroll in special programs to inform the customs agencies of their cargo and driver prior to arrival at the border. Electronic payment of duties and expedited inspection would help prevent gridlock at our border crossings. Enforcement would depend upon spot checks and hefty fines for companies that abuse such a system, including suspending companies from these special programs.

The Canada Customs and Revenue Agency is already heading in this direction through its Customs Self-Assessment (CSA) program. Through the CSA, Canada Customs and Revenue will be requiring minimal data at the point of entry from pre-approved, low-risk companies. These companies' own business systems will assist in collecting duties, taxes and trade data and in auditing.

So long as the programs are voluntary and clearly expedite border crossings, they should be extremely popular. The one

cautionary note raised by CUSP participants about preclearance programs was privacy concerns, as preclearance program enrollment depends upon citizens and companies giving advance information about themselves.

Another way that the customs and immigration agencies of both countries have cooperated to deal with resource constraints on the border is the Remote Video Inspection System (RVIS)/ Remote Ports Program. Beginning in 1997, Canadian and U.S. inspection agencies began using video cameras for inspection at certain remote locations during hours when those crossings were not staffed. Inspectors at higher-volume, 24-hour facilities clear vehicles through the remote ports by use of the video cameras. Passengers who are not cleared are instructed to drive to the nearest manned border crossing for further inspection. In the wake of the arrest of terrorist suspect Ahmed Ressaym on the Canada-U.S. border in December 1999, U.S. Customs is currently addressing security issues associated with unstaffed ports of entry, and has restricted RVIS use to pre-enrolled passengers.

Given limited resources and the light volume of traffic at many remote border crossings, staffing such crossings 24 hours per day is not feasible. (Even if they were all staffed, there would still be many lightly patrolled areas of the border away from road crossing points with no physical barriers.) RVIS is a good solution to the problem of after-hours crossings for people who otherwise would have to go far out of their way to reach a staffed border crossing, though we must ensure that the responsible 24-hour ports are adequately staffed to monitor the RVIS ports. RVIS also provides a video record of all crossings, and can benefit officer safety at remote ports when those ports are staffed. We believe RVIS makes sense for remote ports and that this program should be expanded.

Risk management is also dependent on sufficient funding, as in the example of U.S. Customs' National Customs Automation Prototype (NCAP). NCAP is the pilot computer system launched by Customs in 1998 as a first step in developing its future integrated computer system, called the Automated Commercial System (ACE). NCAP was begun on a pilot basis in Detroit and Port Huron, Michigan, enabling participating automakers and parts manufacturers to electronically clear cargo. This pilot program, which has been hailed by the auto industry, has been under threat of closure due to lack of funding and its future remains uncertain. This is part of the larger problem of Customs' critical need for ACE to replace its outdated computer system. The price tag for ACE — over U.S.\$1 billion — and the debate over whether user fees would pay part of the cost has kept it from being funded, but the system is an essential investment on the U.S. side.

Resources

New approaches to how we manage the movement of people and goods will also have resource implications that should be taken into account. We recognize that a larger amount of U.S. funding will continue to be devoted to the U.S.-Mexico border, despite the huge volume of people and goods crossing the Canada-U.S. border. The challenges of combating illegal migration and narcotics trafficking on the U.S.-Mexico border will persist for the foreseeable future. But the number of U.S. inspectors on the Canadian border, which has remained constant over the past ten years in spite of tremendous growth in trade, clearly needs a substantial increase. At some land border crossings we have increased lane capacity over the past ten years but have had to keep those additional lanes closed due to shortages of inspectors. The United States needs to take better advantage of existing infrastructure by increasing staffing.

On the Canadian side, we see a need for greater resources for transportation infrastructure around border crossings. The U.S. TEA-21 program has no equivalent in Canada, and limited funding for highway maintenance in Canada has affected the condition of border crossings and trade corridors. However, in February 2000, the Government of Canada announced that it would allocate US\$400 million towards strategic highway infrastructure. The impact would be felt over several years as this funding begins to flow in 2002. The Canadian and U.S. governments also need to coordinate border development projects as much as possible, avoiding disconnects between individual crossings and corridors. Canadian Transportation Minister David Collenette and U.S. Transportation Secretary Rodney Slater committed their agencies to enhancing such collaboration in a Memorandum of Cooperation they signed in October 2000.

The Canadian and U.S. governments also need to work with local communities on plans to relieve the strain on existing border crossings. Most of the major border crossings are many decades old and were not designed to handle current volumes. Some along the eastern border are designated historic sites, further complicating renovation/rebuilding. The Peace Bridge debate in the Ft. Erie-Buffalo area urgently needs to be resolved so that traffic capacity can be increased there. Greater capacity is needed between Ontario and Michigan to lessen some of the strain on the Ambassador Bridge. And the rapidly growing British Columbia-Washington region would benefit from an inland corridor, relieving some of the pressure on the Blaine crossings.

A pilot program that has helped reduce congestion at one major crossing is the Commercial Vehicle Processing Center (CVPC) at Ft. Erie, Ontario. The CVPC is a staging facility

where truckers can park and assemble necessary paperwork for U.S. Customs without holding up the regular traffic flow at the Peace Bridge. This decreases the number of trucks that need to be referred to secondary inspections, reduces traffic congestion, and improves efficiency for all parties.

Another model program run by U.S. Customs is the Pre-Arrival Processing System (PAPS), which is now in use at the Ambassador Bridge. Using PAPS, carriers without electronic filing access can affix a unique bar code to each commercial invoice and fax them to their U.S. customs broker prior to their arrival at the border. That process enables electronic filing of the information with Customs, and their determination of the need to examine the cargo prior to the truck's arrival, thereby speeding passage for many otherwise unprepared truckers. Canada Customs and Revenue Agency has a similar commercial process, Pre-Arrival Review System (PARS), which covers almost 70% of Canadian imports. The CVPC, PAPS and PARS programs have proven to be viable solutions to reduce truck backups and we believe they should be emulated at all major border crossings.

Canada and the United States should continue to pursue development of joint facilities on the border. While getting joint facilities up and running has proven difficult thus far due to legal and policy differences, we should continue to pursue this approach where it is cost-effective. Aside from economies of scale, co-location of inspection agencies should also allow for greater coordination and flexibility for future innovations. Local geography at individual crossings should determine how joint facilities are designed.

Our countries also need intermodal solutions to growing capacity needs. While better highways are needed to meet the

rapid growth in truck traffic, use of other transportation modes should be encouraged. In addition to relieving capacity problems on roads, rail transport can help reduce air pollution. Double-stack cars now being used on some freight trains are increasing rail capacity, and ongoing North American rail integration is simplifying connections. Shippers are also making greater use of containers that can be easily transferred between trucks and trains. Movement of goods by water should also be encouraged where possible.

External/Internal Security

In addition to risk management programs and greater resources, Canada and the United States can also improve border management by strengthening external security and making our "internal" border more open. This is not to suggest that Canadian and United States law enforcement agencies stop policing our shared "internal" border, as there is significant cross-border criminal activity that originates in our own countries. But there is also a great deal of criminal activity entering Canada and the United States from third countries, ranging from illegal alien smuggling to heroin trafficking. We should do as much as possible to strengthen cooperation on managing flows at our common perimeter, recognizing that once criminals and contraband enter either of our countries, it may be more difficult to stop movements across our shared border.

A model of such cooperation was "Operation Foursight," in which Canadian and U.S. immigration agencies, along with their U.K. and Australian counterparts, cooperated to intercept illegal immigrants at the source. This November 1999 operation successfully targeted migrant smuggling rings at nine East Asian airports, and is serving as a model for further cooperation. Canada and the United States also recently developed an

information-sharing agreement for our embassies overseas, and our governments share intelligence about terrorist activity in third countries. The December 1999 arrest of suspected terrorists on the Canada-U.S. border reminded us of the importance of such intelligence sharing and of the need to keep such threats outside the region. It also reminded us of how well Canadian and U.S. law enforcement agencies cooperate, a fact that is often lost in reports of such incidents.

The perimeter approach faces some serious challenges in terms of differing laws and policies in Canada and the United States. Our immigration, asylum and visa-waiver programs have important differences. Canada generally affords greater rights and protections to illegal aliens and asylum seekers. Canada's visa-waiver program includes 29 countries that the United States does not (including Mexico and South Korea) and the U.S. program includes two countries that Canada's does not (Argentina and Uruguay). It is also important to note that Canada actively promotes immigration, whereas in the United States there is a longstanding debate over whether to restrict immigration.

Under the *Border Vision* initiative, immigration agencies from both countries are mapping out our legal differences and looking for ways to work better together on the perimeter. Legal changes in one or both countries can be useful in some cases, such as the amendment before the U.S. Congress in 2000 that would allow U.S. consular officers overseas to share visa application information with Canadian consular officials.

For criminals and contraband originating in either of our countries, or that manages to get through our perimeter, Canadian and U.S. law enforcement officials still have to work

together effectively at and around the border. A model of such cooperation is the Integrated Border Enforcement Team (IBET), which has been operating on the British Columbia-Washington border since 1997.

IBET is a multi-agency effort including the RCMP, the U.S. Border Patrol, Canada Customs and Revenue Agency, U.S. Customs, the U.S. Department of Justice, and several local, provincial, and state law enforcement agencies. In 2000, IBET has averaged \$1 million per month in seizures of illegal drugs, weapons, liquor, tobacco and vehicles crossing the border. It has effectively disrupted smuggling rings and several criminal networks attempting to smuggle illegal migrants across the border. The success of the IBET concept has also led to establishment of an Integrated Marine Enforcement Team comprised of federal, state and local law enforcement agencies on both sides of the marine border. IBET has been so successful that Solicitor General Lawrence MacAuley and Attorney General Janet Reno announced in June 2000 that they will be using IBET as a model for law enforcement cooperation border-wide.

IBET and other models for cross-border cooperation have several common traits. They are relatively seamless, with a free flow of information and coordination between Canadian and U.S. counterparts. They work in consultation with other border stakeholders. And they maximize scarce resources rather than waiting for their resource base to expand. Nevertheless, making IBET and other programs successful and expanding them border-wide does have important resource implications.

Local Coordination

To maximize the impact of the projects outlined above, and to get further ideas on how to improve border management, Canadian and U.S. federal agencies need to work closely with border-area leaders. Local leaders know the border best, and the CUSP meetings showcased their innovative ideas. One important point made by many CUSP participants is that on the border "one size does not necessarily fit all." In fact, many of these suggestions may only be applicable to one border region, but others will be transferable elsewhere along the border. Many local leaders are also keenly interested in the environmental impact of cross-border traffic and infrastructure, which needs to be carefully considered as we adapt to continued growth.

Inspection agencies operate national systems and stakeholders have an interest in uniform procedures, systems and policies. These needs have to be taken into consideration in designing regional approaches.

An excellent regional model is the International Mobility and Trade Corridor (IMTC) Project being implemented in the Pacific Northwest. The IMTC is a Canadian-U.S. coalition of over 60 business and government entities formed to jointly identify and pursue improvements to cross-border mobility in the Cascade gateway. The IMTC promotes binational efforts to increase capacity, improve safety, and more efficiently use rail and marine options. Efficient enforcement, reduction of wait times, and lower maintenance and operating costs are all benefits that IMTC is seeking through public-private partnerships. All of these benefits will in the future help to reduce the costs of doing cross-border business and improve the competitiveness of the regional economy.

Border communities need to work together to develop business plans for their regions, and then present those plans to federal agencies. Federal agencies and border communities then need to discuss with those communities plans for the future, to include infrastructure development, risk management approaches to inspecting people and cargo, and border security. Border-area leaders can let federal agencies know which ongoing programs are working well and which are not, and help with the rollout of new programs such as NEXUS. Federal agencies, at the same time, can make local leaders aware of security concerns and how we can work together against cross-border criminal activity.

Conclusion

In keeping with the spirit of the FTA and NAFTA, we need to approach the Canada-U.S. internal border as a garden gate, a binational economic zone that should be as seamless as possible. We can make our internal border more open if we coordinate more closely on our perimeter, harmonizing our customs, immigration and security standards wherever possible and appropriate. In concert with other cross-border mechanisms, the Canada-U.S. Partnership will continue working toward this end, encouraging innovative approaches to managing our border in the 21st century, and stimulating dialogue between various stakeholders in border communities and in national, provincial and state capitals. We propose to reach out to border regions beyond those where the first two CUSP meetings were held, including a 2001 meeting in Windsor/Detroit, and to engage as many border stakeholders as possible.

Not only our border communities, but all of Canada and the United States have much at stake in ensuring that our common

border runs smoothly, that the 99% of trade and travellers that are legal can cross the border easily, and that we can focus enforcement instead on the 1% of cross-border activity that is illegal. We need to ensure that we have sufficient resources to make this happen, and that we use those resources wisely. Working together, Canada and the United States can meet the facilitation/enforcement challenge and make our border an even better model for the rest of the world.

Annex 1: Binational Cooperation – Federal Agencies

Transportation

The annual movement of some 200 million people and US\$447 billion in goods across the Canada-United States border could not happen without a well developed transportation infrastructure, an efficient transportation industry and effective border inspection systems.

Cross-border movements involve a wide range of public and private sector participants on both sides of the border, including transportation providers, infrastructure operators and regulatory agencies.

Constant improvements are nevertheless required to cope with increasing demand. Some recent notable developments include:

- Canadian Transportation Minister David Collenette and U.S. Transportation Secretary Rodney Slater committed their agencies to enhanced collaboration in a Memorandum of Cooperation they signed in October 2000.
- Construction at Sarnia-Port Huron of a second span at the Bluewater Bridge, and of a new rail tunnel capable of carrying double-stack rail traffic in a key cross-border corridor. Plans are also at varying stages of development for enhancements at other key crossings along the Canada-U.S. border.

- Innovative strategies for promoting efficiency in border processing such as the Commercial Vehicle Processing Centre at the Peace Bridge (Fort Erie-Buffalo).
- Implementation of the Canada-United States "*Open Skies*" *Air Agreement* and a pilot project on in-transit pre-clearance of U.S.-bound international passengers arriving at Vancouver Airport.
- Various agreements on technical standards affecting motor carrier operations including medical reciprocity for commercial vehicle drivers. The agreement eliminates the need for Canadian commercial drivers to carry a U.S. medical card.
- Implementation by Canada and U.S. Customs of improved procedures for processing in-transit truck movements, cutting the number of border stops in half.
- Continued cooperation in seeking efficiencies in the management of the St. Lawrence Seaway. In this regard, commercial discipline has been brought to the Canadian side through a management contract with a private sector, not-for-profit corporation controlled by Seaway users.

For decades, transportation authorities in Canada and the United States have maintained constructive on-going dialogue through such initiatives as the **Motor Carrier Consultative Mechanism**. Recent discussions have focussed on the need to co-ordinate efforts in areas related to transportation corridors, border gateway infrastructure, deployment of transportation technology, interoperability of Intelligent Transportation Systems, reciprocal recognition of standards, and collaboration on research and data collection.

Increased trade and market integration between the two countries over the past decade have served to raise the profile of issues related to border crossings and transportation corridors. The result is a greater degree of interaction among public and non-government interests at the national, regional and local levels in promoting transportation efficiency in support of economic development.

Customs and Immigration

Recognizing that border management cannot be dealt with in isolation, Canada and the United States have increased co-operation in a number of areas. During the 1995 summit between Prime Minister Chrétien and President Clinton, Canada and the U.S. announced the bilateral *Accord on our Shared Border*. At their subsequent meeting in April 1997, the Prime Minister and the President announced a further set of initiatives with the United States to encourage the flow of people and goods across the Canada-U.S. border and protect health and safety. Also in 1997, Citizenship and Immigration Canada (CIC) and the United States Immigration and Naturalization Service (INS) began developing a strategic, regional approach to migration issues through their *Border Vision* process.

Both countries are committed to the modernization of the shared border in order to facilitate legitimate trade and travel, improve compliance with the laws of both countries, and efficiently manage increasing volumes of trade and travel to reduce pressures on border resources and infrastructure. Guiding principles for the shared border in the 21st century include streamlining and harmonizing border policies and management, expanding co-operation at and beyond the border, and collaborating on common threats outside Canada

and the United States. Examples of progress since 1997 are:

Shared Border Accord:

- Extended hours of service and better border security at small border communities by the use of technology;
- Increased efficiencies through the construction of joint and shared border facilities. Work is underway on three shared border facilities;
- Reduction of in-transit highway cargo inspections from four to two, offering substantial savings to Canadian and U.S. trucking operations;
- Passage of Canadian legislation to grant limited enforcement powers, on a reciprocal basis, to U.S. customs and immigration personnel at Canadian airport preclearance sites and plans to implement in-transit preclearance at other Canadian airports beyond the successful Vancouver pilot program;
- Programs that speed up the entry of low-risk, pre-approved travellers arriving by air, highways and water (CANPASS in Canada; United States has several programs including PORTPASS). The two countries have recently agreed to develop a joint, harmonized highway pilot program to make border crossings streamlined and seamless to travellers in both countries, and to jointly evaluate the results;
- The Commercial Vehicle Processing Centre was constructed at Fort Erie, Ontario, to streamline the flow of south-bound commercial traffic and reduce congestion at the border crossing. It is a staging facility for commercial vehicles where drivers can park their vehicles and get the necessary paperwork together for transmission the U.S. customs,

without holding up the regular traffic flow. This reduces traffic congestion and delays at the border and results in improved efficiency for all parties.

- In 1999, Canada Customs and USCS began a Liaison Officer Program to obtain better understanding of each other's operation and seek better cooperation and coordination on the development of Accord initiatives.
- To combat the growing threat of smuggling, the two customs agencies are working together to develop, procure and share sophisticated contraband detection equipment to improve our ability to interdict contraband goods.
- Recently initiated joint study of border security procedures will review the activities related to communications, training, border integrity, intelligence sharing and screening processes of Canadian and U.S. Customs and Immigration as they apply to terrorism, criminality and contraband. The study will identify and provide for sharing of best practices for targeting the illegal movement of goods and people to more effectively respond to future threat situations.

Border Vision:

Objective: Development of a joint regional approach to migration that, through information and intelligence sharing, policy coordination, joint overseas operations and border cooperation, protects the public interest by strengthening the integrity of the border while furthering its facilitative character.

The approach focuses on:

- Finding solutions to immigration control problems offshore closer to their source.

- Using advanced technologies as enablers at airports and the land borders to facilitate the movement of genuine travellers, control undesirables and regularly exchange intelligence data and analysis through the establishment of common platforms.
- Establishing better co-ordination on visa policies and issuance procedures.
- Improving cooperation and coordination on the land border.

Officials of Citizenship and Immigration Canada, U.S Immigration and Naturalization Service and the U.S. State Department, under four working groups, are engaged in efforts to develop this approach. The four working groups involve information exchange and technology, interdiction and intelligence, visa and policy coordination and land border coordination. Examples of progress that has been made to date include:

- Signing an information sharing agreement to facilitate the exchange of intelligence on illegal migration.
- Establishment of a process to allow the systematic and regular sharing of information on known and suspected terrorists to ensure early detection.
- Joint analysis of trends in illegal migration to both countries to develop and coordinate prevention strategies.
- Creation of a process for the exchange of information on visa issuance practices with the aim of working toward the co-ordination of visa exemption policies.

Cross-Border Crime and Terrorism

In April 1997, Prime Minister Jean Chrétien and President Bill Clinton agreed to establish a bilateral consultative mechanism to address cross-border crime issues. The *Cross-Border Crime Forum*, led by the Solicitor General of Canada and the Attorney General of the United States, has met annually since first convening in Ottawa in September 1997. The fourth meeting of the Crime Forum was held in June 2000 in Washington.

Under the supervision of the Canadian Solicitor General and the U.S. Attorney General, the Forum brings together Canadian and U.S. officials to address transnational crime problems such as smuggling, organized crime, telemarketing fraud, money laundering, missing children and parental abduction, crimes using computers and other emerging cross-border issues. As a result, the Forum has improved cooperation and information sharing between our two countries, which is a priority for both Canada and the United States in the fight against organized crime. The cooperation and collaboration arising from the Crime Forum also improves both countries' efforts and mutual interest in the global fight against transnational organized crime.

Participants in the Crime Forum from Canada include Solicitor General Canada, the Royal Canadian Mounted Police, the Criminal Intelligence Service Canada, Citizenship and Immigration, Justice Canada, Canada Customs and Revenue Agency, provincial and local police forces and officials. Participants from the United States include the Justice Department, the U.S. Attorneys' offices, the Federal Bureau of Investigation, the Drug Enforcement Administration, Immigration and Nationalization Services, U.S. Customs Service, the Secret Service, Alcohol, Tobacco and Firearms, the Internal Revenue

Service and regional state and local authorities. The Forum itself meets once a year, and its work is ongoing through subgroups on law enforcement, intelligence, prosecutions and telemarketing fraud. The Forum and its subgroups have already led to enhanced collaboration and liaison, legislative initiatives, the development of binational threat assessments and improved coordination of enforcement efforts. Increasingly sophisticated international crimes threaten our common safety and prosperity. To combat them, communities, governments and industry must work together in a coordinated approach.

Canada and the United States also coordinate anti-terrorist efforts through the **Bilateral Consultative Group on Counter-Terrorism (BCG)**. The BCG was established in 1988, and brings together on an annual basis representatives from agencies and departments in both governments involved in the fight against terrorism. In addition, inter-agency and inter-departmental cooperation goes on daily between officials on both sides of the border to advance practical, on-the-ground cooperation. For instance, Canada and the United States conduct joint training involving senior officials and policy makers to strengthen joint response capabilities, and undertake joint research and development projects to strengthen counter-terrorism capabilities.



Annex 2: CUSP Participant Lists

CUSP I

Niagara-on-the-Lake, Ontario - Buffalo, New York

April 11-12, 2000

Allen, Jon	Minister-Counselor (Political), Canadian Embassy
Bailie, John	Director of Government Relations, Kodak Canada
Baird, Peter	Baird and Associates
Ballard, David	Northern Border Field Liaison, U.S. Customs Service
Barrett, Dave	Freed Maxick Sachs & Murphy, PC
Barrus, Winston	Acting District Director, Buffalo, U.S. INS
Bennett, James	Partner, Watson, Benett, Colligan, Johnson & Schechter, LLP
Berstein, Karen	Council for International Visitors
Best, Gina	Apex Transportation
Bivens, Allen	Phillips, Lytle, Hitchcock, Blaine and Huber
Black Abolins, Jennifer	Staff - Governor Ridge's office (PA)
Blake, Colleen	Managing Director, Shaw Festival
Boger, Katherine	Project Assistant, Council for International Visitors
Boswell, Donald	President, WNY Public Broadcasting Association
Bowles, George	Director, Border Policy, Citizenship and Immigration Canada (CIC)
Bradley, Jim	MPP, St Catherines
Brennen Taylor, Mary	Staff, U.S. Representative Quinn's office (NY)
Brown, Clinton	President, Clinton Brown Company Architecture, PC
Brownlow, Barry	Hamilton & District Chamber of Commerce
Bruce, Laura	Senior Consultant, OEB International
Buckley, Noel	President, Niagara Falls Canada Visitor and Convention Bureau
Budney, Albert	President, Niagara Mohawk Power Corp.
Burke, Michael	Manager of Government Relations, Ontario Trucking Association
Burmester, Clyde	Chairman, Niagara County Legislature
Caton, Margaret	Economic Officer, U.S. Embassy Ottawa

- Connor, William** Chief Executive Officer, Niagara Economic and Tourism Corp.
- D'Avignon, Michel** Acting Assistant Deputy, Canadian Solicitor General
- Darmody, Steve** Legal Adviser, 9th District Command, U.S. Coast Guard
- Dawson, James** Executive Director, Niagara International Trade Council
- Dayer, Roberta**
- DeCarme, David** Division Chief for Maritime Surface and Facilitation, U.S. Department of Transportation (DOT)
- Di Sanza, Emile** Director, Motor Carrier Policy, Transport Canada
- Donaldson, Holly** Niagara International Trade Council
- Doolittle, Timothy** Upstate Regional Director, N.Y. Governor's Office
- Draves, Larry** Vice President, Canadian Business Group, M&T Bank
- Dyster, Paul** Mayor Elia's Office (Niagara Falls)
- Epstein, Howard** Freed Maxick Sachs & Murphy, PC
- Filip, Renee** Executive for Strategy Initiatives, Ciminelli Development Company, Inc.
- Flickinger, Bonnie** Rainbow Lectures
- Ford, Jim** Regional Manager, Niagara Project, NY Power Authority
- Foxcroft, Ron** President, Fluke Transportation
- Fullworth, Cheryl** Account Manager, AIMM Transatlantic Business Development
- Gandell, Allen** General Manager, Niagara Falls Bridge Commission
- Gardner, Arnold** Kavinoky and Cook
- Gibbard, Paul** Deputy Director, U.S. Transboundary Division, Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT)
- Giffin, Gordon** U.S. Ambassador to Canada
- Goatbe, Greg** Director General, Program Strategy Directorate, Canada Customs and Revenue Agency (CCRA)
- Grant, Kerry** Dean of Arts and Sciences, University of Buffalo
- Greene, Robert** Managing Partner and CEO, Phillips, Lytle, Hitchcock, Blaine and Huber
- Hahn, Larry** Director of Regulatory Affairs, Livingston International (Canadian)
- Haynal, George** Assistant Deputy Minister for the Americas, DFAIT
- Hoogland, Laura** Senior Program Director, Council for International Visitors
- Hrinyak, Michael** Assistant Commissioner, U.S. INS
- Huddle, Pancho** U.S. Consul General, Toronto
- Hunt, Baxter** Canada Desk Officer, U.S. Department of State
- Hulshoff, Laree** Senior Vice President, Investments, Smith Barney, Inc.
- Hvilivitzky, Tanya** Manager, Public Relations, Casino Niagara
- Iannarelli, Joe** Business First
- Jablonski, Joseph**
- Jensen, Cary** Director of International Relations, University of Rochester

Annex 2: CUSP Participant Lists

Jockin, Hubert	
Kadas, Robert	Special Advisor to Minister of Foreign Affairs, DFAIT
Kane, James	Regional Director, Office of U.S. Senator Moynihan (N.Y.)
Kaufman, Allan	Vice President, Legal and Public Affairs, United Parcel Service (Canada)
Kelley, Barbara	Vice President Corporate Communications, Bausch and Lomb, Inc.
Keyes, Robert	Senior Vice President-International, Canadian Chamber of Commerce
Knopse, Christopher	Staff, U.S. Representative Reynold's office (NY)
Kolundzic, Dan	Political/Economic Officer, Canadian Consulate General, Buffalo
Kowalewski, Ed	International Trade Specialist, Empire State Development
Krueger, Karen	Deputy Political Minister Counselor, U.S. Embassy Ottawa
Kwong, Ralph	Administrative Officer, U.S. Consulate General Toronto
Lefebvre, Denis	Assistant Commissioner, CCRA
Loewen, Chuck	Peace Bridge Duty Free
Maebly, Leslie	Staff, Governor Pataki's office (NY)
Magellen, David	AIMM Transatlantic Business Development
Mangor, Benny	Drug Enforcement Agency (DEA) Attaché, U.S. Embassy Ottawa
Mariano, James	Director, Buffalo Export Assistance Center
Markoff, Kathy	Director of National Customer Support Centre, Canadian National Railway
Mathews, Karen	Assistant County Attorney, Erie County Attorney's Office
Matton, Susan	Vice President, Business Services, Plattsburgh North Chamber of Commerce
Maves, Bart	MPP, Niagara Falls
Mazon, Brad	Executive Director, BCWA/CIV
McBride, Terry	Member of the Board of Directors and Chairman of Customs and Market Access Committee, Alliance of Exporters and Manufacturers
McConnell, James	Director, Canada-U.S. Trade Center, U.B.
McKernan, KimMarie	Global Markets Research Analyst, ACTS Testing Labs, Inc.
Medulun, Greg	Casino Niagara
Mehltreller, Kathleen	First Assistant U.S. Attorney General for New York, Western District
Meister, Lee	Director, Canadian Office, State of New York
Mitchell, Kerry	Public Affairs Officer, Canadian Consulate General, Buffalo
Mitchell-Peterson, Simone	Executive Director and CEO, Girl Scout Council of Buffalo & Erie County
Moore, Amy	Program Director, Buffalo Council on World Affairs
Moreau, Ken	Executive Assistant to Senior Assistant Deputy, Canadian Solicitor General

- Mountain, Tom** Executive Vice President, PBB Logistics
Norman, Earnest Watson, Bennett, Colligan, Johnson & Schechter, LLP
O'Dea, Frank President, CharlingDea
O'Donnell, Denise U.S. Attorney for New York Western District
O'Donnell, Jack Staff, U.S. Senator Schumer's office (N.Y.)
O'Shea, Deborah Atlantic Corridor
Orlando, Nick Executive Vice President, Cosma International
Optician, Mitch Economic Officer, U.S. Consulate General Toronto
Parass, Dennis President, Handling Specialty Manufacturing Inc.
Patterson, Dan President, Niagara College
Payne, Hal Buffalo State College
Pearch, Jim Peace Bridge Duty Free
Pennachetti, Leonard Chairman, Wine Council of Ontario and Owner, Cave Springs Winery
Phillips, James D. Executive Director, CanAM Border Trade Alliance
Piatek, Anthony
Plonka, Deanne Controller, Child & Adolescent Treatment Services
Poetschke, Robert Canadian Consulate General, Seattle
Ponticello, Christine Program Manager, Buffalo Niagara Enterprises
Ranger, Louis Assistant Deputy Minister, Transport Canada
Redekop, Wayne Mayor of Fort Erie
Rich, Luke Vice President/Regional Director, Empire State Development
Rigby, Tim Mayor, City of St. Catharines
Rivait, Donald Manager of Canada Customs, Daimler Chrysler (Canada)
Robinson, Ross President, Oh Canada?! Dinner Show
Robson, Doug CEO, Ontario Chamber of Commerce
Romanin, Renato Senior Economic Development Officer, Niagara Economic and Tourism Corp.
Romero, Peter Acting Assistant Secretary for Western Hemisphere Affairs, U.S. Department of State
Romoff, Mark Canadian Consul General, Buffalo
Rubin, Irving Executive Director, Eastern Border Transportation Coalition
Rudnick, Andrew President, Buffalo-Niagara Partnership
Rutenber, Timothy Association Vice Provost for International Education
Ruth, Thomas Vice President, Sales, Livingston International, Inc.
Ryan, Joseph Mayor Masiello's office (Buffalo)
Sachs, James Director, Freed Maxick Sachs & Murphy, PC
Sava, Jennifer Assistant Chief Inspector, U.S. INS
Savarino, Samuel President, ADF Construction, Corp.
Saxton, Paul Director, Office of Canadian Affairs, U.S. Department of State
Schechter, Norbert Partner, Brock, Schechter & Polakoff
Schoeny, Steven Staff - Governor Taft's office (OH)

Annex 2: CUSP Participant Lists

Schreiber, Jack	Vice President, HSBC Bank USA
Sheppit, William	Director General, Case Management Intelligence, CIC
Smolik, Robert	Minister Counselor for Economic Affairs, U.S. Embassy Ottawa
Snodgrass, Coral	Chair, Department of Management and Marketing, Canisius College
Soluri, Richard	Mayor of Lewiston
Stachura, Edward	URS Greiner, Inc.
Stevenson, Robert	President and CEO, Eastman Worldwide
Stites, Richard	Public Affairs Officer, U.S. Consulate General Toronto
Taylor Lee, Gordon	U.S. General Relations Division, DFAIT
Trotter, Robert	Assistant Commissioner, U.S. Customs Service
Van Beek, Stephen	Associate Deputy Secretary, U.S. DOT
Viola, Art	Mayor, town of Niagara-on-the-Lake
Wallace, Debra	Assistant to the Dean, Knowledge Management Initiatives, Faculty of Information Studies, University of Toronto
Welsh, Michael	Director, United States General Relations Division, DFAIT
Weese, Robert	Vice President of Government and External Relations, GE Canada
Whelan, Paul	Canadian Consulate General , Buffalo
Williams, Cam	Ruch and Williams
Wilson, David	General Manager for U.S. and Canada, Vice President, Eastman Kodak
Wilson, Joseph	Customs Port Director, U.S. Customs, Buffalo
Worden, Lynne	Manager of Trade, GM Corporation (Canada)
Zimmerman, Debbie	Regional Municipality of Niagara

CUSP II

Vancouver, British Columbia - Blaine, Washington

June 22-23, 2000

Agnew, Bruce	Executive Director, Discovery Institute Alper, Don Director of Canadian Studies, Western Washington University
Anderson, David K.	PACE President, Barrister and Solicitor
Anderson, Glen	Royal Canadian Mounted Police (RCMP) Customs and Excise, Vancouver, B.C.
Anderson, John	Program Director, Washington Department of Community Trade and Economic Development
Anderson, Richard S.	Regional HQ - Prairie/Terr. Region Citizenship and Immigration Canada (CIC)
Anderson, Val J.	Member Legislative Assembly (MLA) - Vancouver Langara

- Ardiel, Heather** Manager of the Port of Entry, CIC
Aversa, Marty Consul, U.S. Consulate General Vancouver
Ballard, David Northern Border Field Liaison, U.S. Customs Service
Baker, Dale Chief of Police, Ferndale Police Department, Ferndale, WA
Bass, Gary Chief Superintendent, Major Crimes Division, "E" Division, RCMP, Vancouver, B.C.
Beason, Ken Managing Director, Public Policy Management
Begg, Kevin Director of Police Services Division, B.C. Coordinating Committee on Organized Crime
Berton, Giny President, Board of Commissioners, Port of Bellingham
Billester, John Lieutenant, Linden Police Department, Linden, WA
Black, Gord Inspector, RCMP, Surrey Detachment, Surrey, B.C.
Bond, Robert Resident Agent in Charge, United States Secret Service
Boos, Greg Attorney at Law, Border Trade Alliance
Bowles, George Director, Border Policy, CIC
Branson, Tim
Bronson, Karen Washington Department of Community Trade and Economic Development for Canada and Latin America
Brown, Errol Admiral, 13th District Commander, U.S. Coast Guard
Brown, Norma Public Affairs, U.S. Consulate General, Vancouver
Carroll, Elizabeth Bureau of International Narcotics and Law Enforcement, U.S. Department of State
Carney, Patricia Canadian Senator
Cartwright, Ron President, Chamber of Shipping
Cessford, Jim Delta Police Department, Delta, B.C.
Chan, Raymond Member Parliament (MP) - Richmond, B.C.
Chang, Michael Consular Chief, U.S. Consulate General
Chapman, Bruce President, Discovery Institute
Charles, Anne Director, Transboundary Relations Division, DFAIT
Cheng, Nellie CMHC
Chiu, Gordon Director, Trade Development, Vancouver Port Authority
Clifford Wayne Assistant Deputy Minister, Alberta International and Intergovernmental Relations
Coleman, Bob Seattle District Director, U.S. Immigration and Naturalization Service (INS)
Collins, Mary President, Amarok Holdings
Connelly, Mark Director General, Canadian Customs and Revenue Agency (CCRA)
Conroy, Hugh IMTC Research and Policy Analysts
Cook, Kevin Canadian Consulate General, Seattle
Cormier, Michael P. Assistant Harbour Master, Port of Vancouver
Costaris, George Canadian Consulate General, Detroit
Daniell, Paul The Cascadia Institute
Daniels, Barry Chief Constable, Abbotsford Police Department, Abbotsford, B.C.

Annex 2: CUSP Participant Lists

Dansereau, Claire	Deputy Minister, B.C. Ministry of Transportation and Highways
Deacon, Jamie	Director, Anti-Organized Crime Division
Delgaty, Blake	Regional Director, CCRA, Vancouver, B.C.
Del Re, Frank	Special Agent, Drug Enforcement Agency (DEA), Blaine, WA
Del Vecchio, Patrick	Minister Counselor for Political Affairs, U.S. Embassy Ottawa
Di Sanza, Emile	Director, Motor Carrier Policy, Transport Canada
Dobell, Ken	
Dolsen, Brian	Assistant Deputy Minister, B.C. Ministry of Small Business, Tourism and Culture
Douglas, David	Chief Officer, Organized Crime Agency of British Columbia, Vancouver, B.C.
Drummond, Douglas	Mayor, Burnaby
Duncan, Mark	Regional Director General, Pacific Region, Transport Canada
Elfo, Bill	Chief of Police, Blaine Police Department, Blaine, WA
Entem, Mustafa	Canadian Club Member
Evans, Ruby	Past President of WCC
Fairchild, Lon	U.S. Consulate General, Vancouver
Fast, Don	Assistant Deputy Minister, B.C. Ministry of Environment, Lands and Parks
Fearson, Margaret	Area Port Director, U.S. Customs Service, Blaine, WA
Fanelly, Mike	Assistant Country Attaché, Bureau of Tobacco, Alcohol and Firearms, U.S. Consulate Vancouver
Ferguson, Ian	President and CEO, West Coast Group
Fisher, Jim	Detachment Coordinator, RCMP, White Rock, B.C.
Fisman, Ronald	U.S. Immigration Lawyer
Flago, Mike	Chief, DEA, Blaine, WA
Forseth, Paul E.	MP - New Westminster/Burnaby, B.C.
Friesen, L.J.	Friesen Electric International Inc.
Gajole, David	Director of Sales, Gray Line of Seattle
Gibbard, Paul	Deputy Director, Transboundary Relations Division, Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT)
Giegrich, Steve	Consul, U.S. Consulate General Vancouver
Gordon, Peter	Assistant Regional Director for Inspection, U.S. INS
Gosal, John	Transboundary Relations Division, DFAIT
Grant, W.N. Bill	President, Consolidated First Fund
Greenwood, Raymond	Vancouver Fireworks Society
Grewal, Gurmant	MP - Surrey Central, B.C.
Gunn, Ruth	Canadian Consulate General, Seattle
Hall, Mike	Detective, Port Angeles Police Department, Port Angeles, WA
Hardy, Tom	Seattle Field Director, U.S. Customs Service

Harvey, Dale	Executive Director, B.C. Institute for Studies in International Trade
Haugen, Chris	Chief of Police, Sumas Police Department, Sumas, WA
Hayes, Ron	Seattle Area Port Director, U.S. INS
Haynal, George	Assistant Deputy Minister-Americas, DFAIT
Higginbotham, John	Canadian Embassy, Washington
Howard, Neil	Vice-President External Affairs
Hrinyak, Michael	Acting Assistant Commissioner for Inspections, U.S. INS
Hull, James	Admiral, 9th District Commander, U.S. Coast Guard
Hunt, Baxter	Canada Desk Officer, U.S. Department of State
Ip, Kelly	Former Canadian Club President
James, Carry	Chief Patrol Agent, Blaine, U.S. Border Patrol
James, Jeanette	State Legislator, Alaska
Jilk, Stephen	City of Lynden
Jolly, Carol	Executive Policy Advisor on Natural Resources, Washington Governor's Office
Josephson, Bob	Mount Baker Area Administrator, Washington DOT
Kadas, Robert	Special Assistant to the Hon. Lloyd Axworthy, Minister of Foreign Relations
Kang, Charles	B.C. Deputy Minister of Employment and Investment
Keller, Dave	Intelligence Officer, Blaine, U.S. Border Patrol
Kelly Charles	Publisher, New Pacific Communications
Kennedy, Lynne	Counsellor, Vancouver City Council
Kingham, Ian R.	President, GMK Transportation Planning and Engineering LTD
Knott, Lyall D	Honorary Consul, Tunisia
Kohnke, James E	Manager, Canadian Marketing & Sales, Tote-Alaskan Ocean Express
Krueger, Karen	Deputy Minister Counselor, U.S. Embassy Ottawa
LaFranchi, Michael	Resident Agent in Charge, Bureau of Diplomatic Security, Seattle, WA
Landry, Paul	
Laster, Molly	The Cascadia Institute
Lawson, Edward	Canadian Senator
Lee, Phillip	A&A Contract Custom Brokers
Lefebvre, Denis	Commissioner, CCRA
Li, Kenneth	HSBC Bank, Canada
Lindstrom, Ted	Assistant to Admiral Errol Brown, U.S. Coast Guard
Llorens, Hugo	Consul General, U.S. Consulate General Vancouver
Lowell, Jack	Detective, Port Angeles Police Department, Port Angeles, WA
Matthiesen, Brigit	Canadian Embassy, Washington
Mayhon, Diedre	Office of Investigations, Headquarters, U.S. Customs Services
Mayne, Jack	Asian Pacific Journal
McAlaster, Sean	Manager of Carrier Incentive Programs, Insurance Company of B.C.

Annex 2: CUSP Participant Lists

McDonald, Wendy B.	Chairman & CEO, B.C. Bearing Engineers Limited
McWhinney, Ted	MP – Vancouver Quadra, B.C.
Melymick, Wayne	Inspector, Special Investigation Division, Vancouver Police Department
Mercier, Rick	U.S. Customs Attaché, U.S. Embassy Ottawa
Meredith, Val	MP – South Surrey-White Rock-Langely
Miller, James	Executive Director, Whatcom County
Miller, Keith	Assistant Chief Patrol Agent, Blaine, U.S. Border Patrol
Miller, Melissa	
Mills, John	Regional Director, Coordination
Moran, Brian	Section Chief, Criminal Justice Division, Washington Attorney General's Office
Moran, Peter	Chief Patrol Agent, Buffalo, U.S. Border Patrol
Morgan, Tyler	Special Agent, United States Custom Service, Blaine, WA
Morrison, Matt	Executive Director, Pacific Northwest Economic Region
Nelson, Christopher D.	Assistant Deputy Minister, B.C. Ministry of Employment and Investment
Nesmitt, Ron	Assistant Special Agent in Charge, Federal Bureau of Investigation (FBI), Seattle, WA
Nixon, Martha	Assistant Deputy Minister, CIC
Norisue, Keiko	President, Royal International College
Norton, Peter	President, FSC Financial Services Center Inc.
Oppal, Wallace T.	Supreme Court Justice of B.C.
O'Shea, Kevin	Canadian Consulate General, New York
Ogilvie, Keith	Senior Advisor, International Relations, B.C. Intergovernmental Relations Secretariat
Okamoto, John	Northwest Regional Administrator, Washington DOT
Osbourne, Deborah	Representative for the office of Ja Inslee
Owen, Philip	Mayor of Vancouver
PACE Group	Sponsor
Pazhouh, Jan	B.C. Ministry of Transportation
Pflaumer, Kate	Assistant U.S. Attorney, Seattle
Pinnich, Harry	Assistant Legal Attaché, FBI, U.S. Embassy Ottawa
Plant, Geoff	MLA – Richmond-Steveston/Liberal
Preshaw, Terry T.	Barrister & Solicitor
Poetschke, Robert	Consul, Canadian Consulate General, Seattle
Ramstead, Erik	Chief of Police, Everson Police Department, Everson, WA
Ranger, Louis	Assistant Deputy Minister, Transport Canada
Rhodes, Steve	Executive Director, Pacific Corridor Enterprise Council
Roberts, David	British Deputy Consul General, Vancouver
Robinson, Gordon	Assistant Deputy Minister, Economic Development Division, B.C. Ministry of Employment and Investment
Rochon, Jacques	Director, Highway Policy
Romero, Peter	Acting Assistant Secretary for Western Hemisphere Affairs, Department of State

Romoff, Mark	Canadian Consul General, Buffalo
Roper, Tony	Chairman of Chamber of Shipping
Ross, John	Division Director, Bureau of Alcohol, Tobacco and Firearms, Seattle Field Division
Sandell, Dean	Under Sheriff, Whatcom County, Bellingham, WA
Sangsari, Jennifer	Investment banker
Savas, Daniel	Vice President, Agnus Reid Group
Savich, John	Assistant Director, Washington Office of Trade and Economic Development
Saxton, Paul	Director, Office of Canadian Affairs, Department of State
Schmidt, Greg	Executive Assistant to the Hon. Herb Gray, Deputy Prime Minister
Schmidt, Werner	MP - Kelowna, B.C.
Scorey, Bev	Cascadia Institute
Sekora, Lou	MP - Port Moody-Coquitlam, B.C.
Shinkman, Buck	Public Affairs Officer, U.S. Embassy Ottawa
Shrine, Jack	RCMP Inspector, Chilliwack, B.C.
Simmons, Roger	Canadian Consul General, Seattle
Smolik, Robert	Minister Counselor for Economic Affairs, U.S. Embassy Ottawa
Sohlberg, Mary	Lieutenant Commander, U.S. Coast Guard
Stewart, Gail	District Director, Pacific Highway, CCRA
Taylor, Chris	Director General, CIC, Vancouver, B.C.
Taylor, David	Office of Investigations, Headquarters, U.S. Customs Service
Taylor-Lee, Gordon	U.S. Relations Division, DFAIT
Terrell, Glen	Victoria Chamber of Commerce
Trotter, Robert	Assistant Commissioner, Office of Strategic Trade and Northern Border Coordinator, U.S. Customs Service
Tureaud, Rodney	Seattle Office, U.S. Customs Service
Turner Patricia	Past President of WCC
Unger, John	Deputy Chief Constable, Investigation Division, Vancouver Police Department
Valentine, Bill	Deputy Minister, B.C. Ministry of Fisheries
Van Beek, Stephen	Associate Deputy Secretary and Director, Office of Intermodalism, U.S. DOT
Vanderyacht, Dale	President, Border Brokerage Co., Inc.
Vogel, Paul	Assistant to Admiral James Hull, U.S. Coast Guard
Wainstanley, Andrew	Canadian Club Director
Wall, Dale	Assistant Deputy Minister, Local Government Department, Ministry of Municipal Affairs
Wallace, Bill	Northwest Regional Manager, Washington Department of Natural Resources
Wallace, Paul	Canadian Club Member
Welsh, Michael C.	Director, United States General Relations Division, DFAIT

Annex 2: CUSP Participant Lists

Whaley, Doug

White, Ted

Wynnwilliams, Andrew

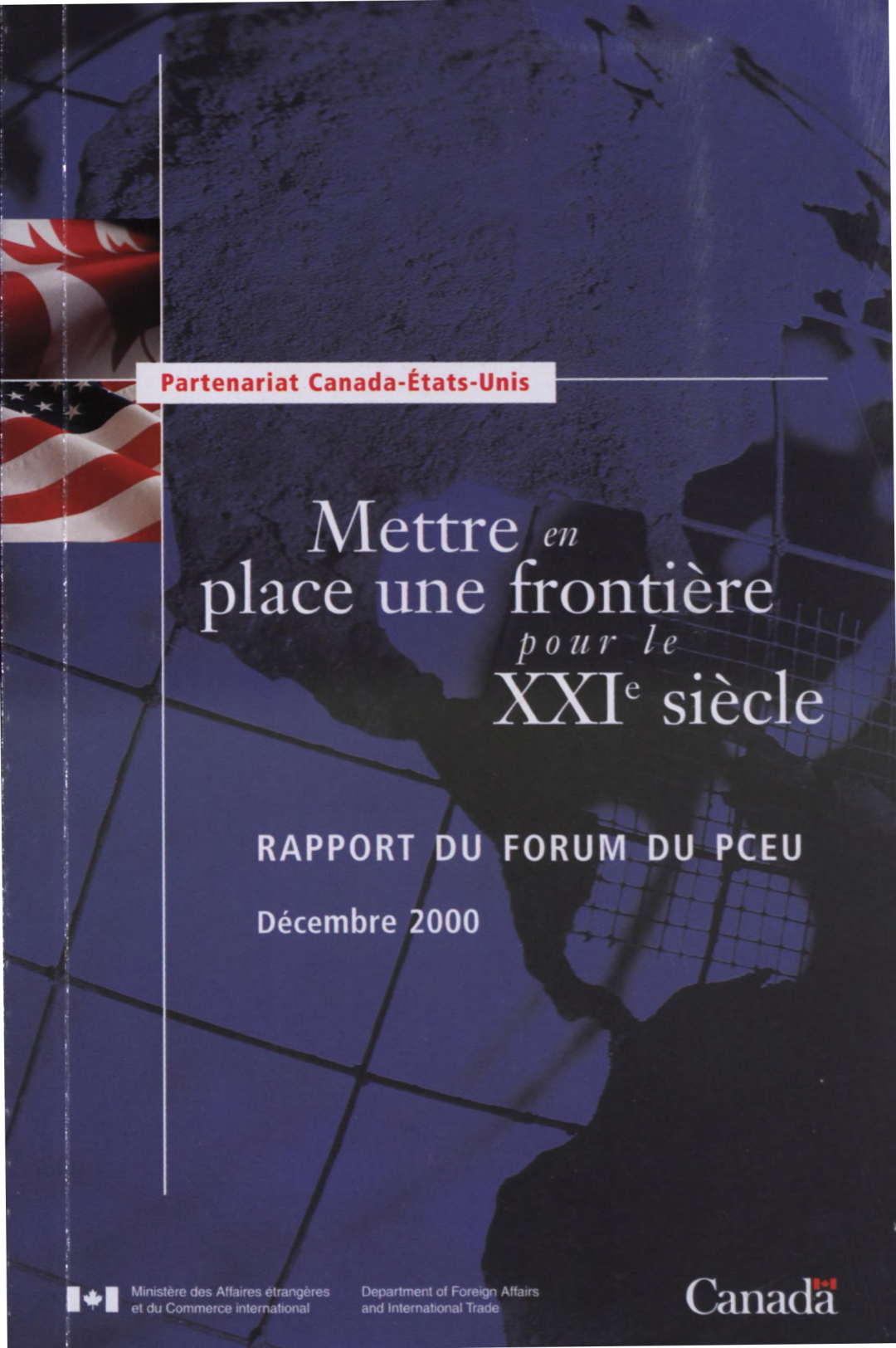
Zelenika, Brian

U.S. Attorney's Office, Seattle

MP – North Vancouver

B.C. Chamber of Commerce

Inspector, Canadian Security Investigation Service,
Vancouver, B.C.



Partenariat Canada-États-Unis

Mettre *en*
place une frontière
pour le
XXI^e siècle


RAPPORT DU FORUM DU PCEU

Décembre 2000



Ministère des Affaires étrangères
et du Commerce international

Department of Foreign Affairs
and International Trade

Canada 

DDCS
CAT EA 2000B71 EXF
Building a border for the 21st
century : CUSP forum report
December 2000. --
61730080

9 5036 20099503 9



LIBRARY & ARCHIVE

Pour plus d'information sur les relations canado-américaines, et plus particulièrement le *Partenariat Canada-États-Unis* et la frontière commune, veuillez visiter the site web des relations canado-américaines du Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international à l'adresse suivante:

<http://www.dfait-maeci.gc.ca/geo/usa/canadian-f.asp>

Le 22 décembre 2000

Lettre au Premier ministre Jean Chrétien et au Président William J. Clinton

Au cours de vos entretiens du 8 octobre 1999 à Ottawa, vous avez lancé le Forum du Partenariat Canada-États-Unis. Depuis ce temps, des dirigeants des administrations des deux pays ont rencontré des dirigeants locaux des secteurs privé et public le long de la frontière entre l'État de New York et l'Ontario et entre l'État de Washington et la Colombie-Britannique pour discuter des moyens d'améliorer la gestion de la frontière entre les États-Unis et le Canada. Ces dirigeants locaux ont clairement exprimé leur volonté de voir nos gouvernements fédéraux prendre l'initiative politique d'adopter de nouvelles approches pour relever les défis frontaliers.

Nous avons le plaisir de vous présenter le rapport ci-joint du Partenariat Canada-États-Unis, « Mettre en place une frontière pour le XXI^e siècle », qui tire les enseignements de ces rencontres. Ce rapport a été produit conjointement par les gouvernements des États-Unis et du Canada, à savoir les organismes chargés des affaires étrangères, des douanes, de l'immigration, des transports et de la justice pénale dans les deux pays.

Sous le régime de l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis et de l'Accord de libre-échange nord-américain, le volume des échanges a augmenté rapidement, ce qui exerce des pressions grandement accrues sur les services d'inspection et les infrastructures à notre frontière commune. Cependant, nous sommes déterminés à atteindre nos deux objectifs qui sont la

facilitation des voyages et du commerce et le renforcement de la sécurité. Pour atteindre ces objectifs au cours des 10 à 15 prochaines années, nous devons évaluer ce que nous faisons à la frontière, adopter une approche de gestion des risques, accroître les ressources affectées à la frontière, développer la coopération binationale pour la gestion de nos frontières extérieures et intérieures, et coordonner étroitement nos activités avec les dirigeants des secteurs privé et public de la région frontalière.

Nous avons d'énormes intérêts en jeu à la frontière entre le Canada et les États-Unis – 200 millions de passages de la frontière par année et 1,2 milliard de dollars américains d'échanges commerciaux par jour. Ces intérêts montrent l'importance de nos relations et ouvrent la possibilité d'un rôle prépondérant et énergique pour les gouvernements fédéraux. Les organismes gouvernementaux du Canada et des États-Unis proposent de poursuivre le dialogue du Partenariat Canada-États-Unis avec les intéressés des régions frontalières, la prochaine réunion du Partenariat étant prévue pour 2001 dans la région de Détroit-Windsor. Nous sommes persuadés que, de concert avec les dirigeants locaux, les États-Unis et le Canada pourront présenter au reste du monde un modèle encore meilleur de gestion des frontières et de coopération.

Veuillez agréer l'assurance de notre haute considération.



John P. Manley, C.P., député
Ministre des Affaires étrangères
du Canada



Madeleine K. Albright
Secrétaire d'État des
États-Unis d'Amérique

Résumé

Le Forum du Partenariat Canada-États-Unis (PCEU) a été lancé en octobre 1999 par le Premier ministre Chrétien et le Président Clinton afin de promouvoir un dialogue de haut niveau sur la gestion de la frontière entre les gouvernements, les collectivités frontalières et les parties intéressées. Le premier ministre et le président ont confirmé trois principes directeurs de la coopération frontalière Canada-États-Unis: modernisation, harmonisation et collaboration en matière de politiques et de gestion frontalières; intensification de la coopération en vue d'accroître l'efficacité des services de douanes et d'immigration, de l'application de la loi et de la protection environnementale à la frontières et au-delà; et la collaboration pour contrer des menaces communes qui proviennent de l'extérieur du Canada et des États-Unis.

Non seulement nos collectivités frontalières, mais également le Canada et les États-Unis tout entiers ont intérêt à ce que notre frontière commune fonctionne facilement, à ce que les 99 p. 100 de marchandises et de voyageurs qui la franchissent en toute légalité puissent le faire facilement et à ce que l'application de la loi soit concentrée sur le 1 p. 100 de l'activité frontalière qui reste. Les marchandises qui traversent la frontière chaque jour représentant 1,2 milliard de dollars et le nombre de voyageurs passant annuellement d'un pays

à l'autre se chiffrant à 200 millions, il est essentiel pour les deux pays de bien faire leur travail. Les gouvernements canadien et américain sont déterminés à ouvrir davantage la frontière au cours des 10 à 15 prochaines années.

Les réunions du PCEU, qui ont eu lieu les 11 et 12 avril 2000 à Niagara-on-the-Lake (Ontario) et à Buffalo (État de New York) et les 22 et 23 juin 2000 à Vancouver (Colombie-Britannique) et à Blaine (État de Washington), ont permis d'échanger des points de vue et de tirer parti des compétences des parties intéressées par la frontière. Ces collectivités frontalières étaient impatientes de régler les problèmes qu'elles rencontrent et, à cet égard, bon nombre d'entre elles sont en avance sur les gouvernements fédéraux pour ce qui est de trouver des solutions locales novatrices.

Les membres du PCEU qui participaient à ces réunions souhaitaient que le Canada et les États-Unis gèrent la frontière de façon cohérente et transparente, en évitant les chevauchements. La frontière, ligne géographique et symbolique, était importante à leurs yeux en ceci qu'elle définissait nos espaces respectifs, mais ils souhaitaient qu'elle soit fluide. Or, cet objectif pourrait être réalisé en partie en harmonisant les normes, les processus et les politiques. Bon nombre de participants ont laissé entendre que plus de moyens appliqués de façon stratégique étaient nécessaires à la frontière. D'autres doutaient que l'on puisse jamais augmenter les ressources au même rythme que les flux, et d'autres encore demandaient que l'on repense la gestion traditionnelle de la frontière.

La gestion des risques était considérée comme un moyen efficace de traiter le cas des voyageurs et des marchandises à faible risque, tout en consacrant davantage les ressources

limitées sur ceux qui peuvent poser des problèmes. Par exemple, les programmes qui utilisent les technologies des cartes à puce ou d'autres méthodes comptables pourraient avoir une incidence très positive. Les « systèmes intelligents de transport » pourraient permettre une utilisation plus efficace des réseaux de transport transfrontière.

Plusieurs des personnes qui participaient aux réunions du PCEU ont recommandé de réfléchir à des solutions qui permettraient d'appliquer les activités relatives à l'exécution de la loi ailleurs qu'à la frontière, ce qui rendrait cette dernière plus fluide. Il a été proposé, entre autres, de traiter à l'intérieur des pays les diverses formalités administratives qui le sont actuellement à la frontière, et de déplacer les inspections de sécurité et les contrôles des exportations aussi loin de la frontière elle-même que possible.

Certains participants ont suggéré que le Canada et les États-Unis devraient essayer d'éliminer les contrôles effectués à la frontière pour les déplacer plutôt vers un périmètre commun. Ils invitaient instamment les gouvernements fédéraux à travailler de concert pour gérer les flux régionaux dans le cadre de ce périmètre commun et de faire face aux causes générales d'instabilité qui entraînent des flux illégaux dirigés vers les deux pays.

Les organismes d'inspection ont souligné, pour leur part, que les gouvernements fédéraux continuent de leur donner pour mandat de faire respecter leurs lois respectives à la frontière, en utilisant la gestion des risques pour minimiser les congestions. La coopération entre les organismes d'exécution de la loi canadiens et américains à la frontière demeure excellente et nécessaire pour lutter contre les activités criminelles transfron-

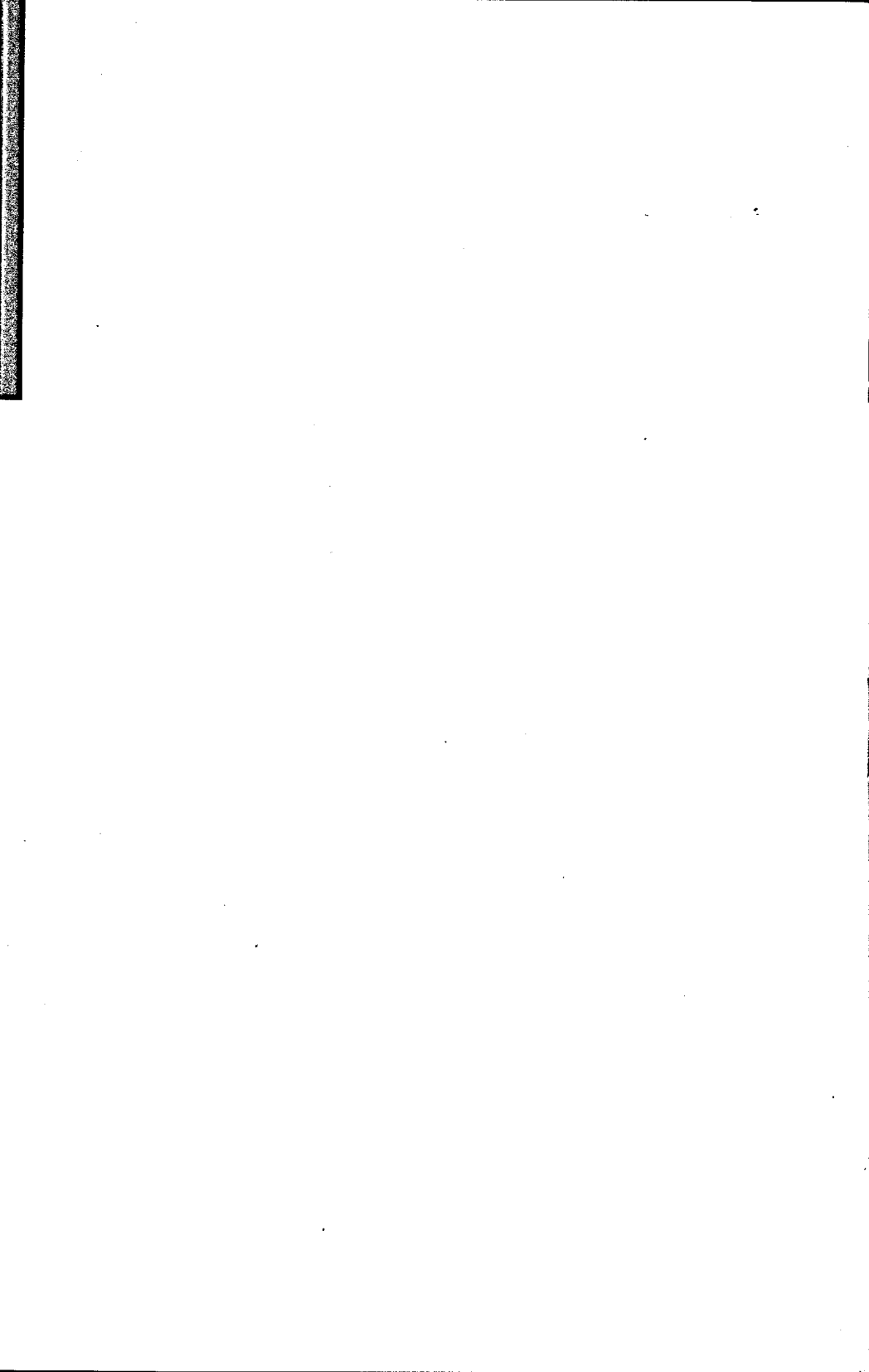
tières. Ces buts sont complémentaires. En coordonnant au périmètre nous pouvons rendre la frontière plus ouverte.

Les gouvernements, les collectivités, le secteur privé et les ONGs doivent travailler en collaboration afin de relever les défis qui se présentent. Ces acteurs agissent déjà dans le cadre de plusieurs instances axés sur l'amélioration de la gestion de la frontière commune. Bien des participants ont demandé une plus grande orientation stratégique dans la gestion de la frontière, car ils étaient convaincus que les gouvernements devraient faire preuve de plus d'audace dans l'application des principes de la gestion de la frontière. Une approche coopérative est également nécessaire dans nos zones écologiques communes. Nous respirons le même air, buvons la même eau et partageons les mêmes espèces fauniques le long de la frontière.

La gestion de ces questions internationales aux facettes multiples exige une coordination et une coopération accrues de la part de nombreux organismes de part et d'autre de la frontière, y compris dans le cadre de solutions horizontales intégrées. Le public s'y attend et notre compétitivité mondiale en dépend. Que faut-il faire?

- Le PCEU devrait continuer de se réunir, principalement dans des collectivités frontalières, mais pas exclusivement, afin de recueillir l'avis des parties intéressées sur les mesures à prendre pour que notre frontière reste un symbole de l'amitié, du respect mutuel et d'une efficacité digne du XXI^e siècle. Nous recommandons que la prochaine réunion du PCEU ait lieu en 2001 dans la région de Windsor-Détroit. Aux moments appropriés, le PCEU devrait préparer d'autres rapports sur l'état de la frontière afin que les gouvernements et le public puissent évaluer les progrès accomplis vers la réalisation de notre objectif.

- La coopération entre organismes devrait être renforcée de manière à consolider le succès des cinq dernières années et les meilleures pratiques de gestion de la frontière devraient être appliquées dans la mesure du possible tout au long de la frontière. Il s'agit notamment du système de traitement avant l'arrivée (Prearrival Processing System) et du programme d'autocotisation des douanes (Customs Self-Assessment Program) des cargaisons, des cartes d'identité des passagers de NEXUS, du programme de services d'inspection de remplacements (PSIR/Remote Ports Program) pour les bureaux sans personnel, et de l'équipe intégrée de la police des frontières (Integrated Border Enforcement Team) - IBET.
- Les deux gouvernements doivent entreprendre une évaluation détaillée de ce qui se fait à la frontière. Leur serait-il possible de rationaliser, d'harmoniser ou de regrouper des lois, des règlements ou des politiques? De mettre en place de nouvelles dispositions non pas à la frontière intérieure mais plutôt à la frontière extérieure afin de réduire les « doubles vérifications »? Les gouvernements doivent déterminer s'il est possible de s'acquitter de ces fonctions autrement et de manière plus rentable.
- Les législateurs ont un rôle essentiel à jouer pour ce qui est de définir en quoi la frontière sert nos intérêts nationaux, tout en reconnaissant qu'il est beaucoup plus efficace pour les deux pays de travailler en collaboration sur un plan commun que de faire cavalier seul. Des propositions de loi visant à améliorer la gestion de la frontière et la sécurité de celle-ci, et l'allocation des ressources suffisantes aux programmes correspondants est une priorité.



La frontière Canado-Américaine aujourd'hui

Les relations canado-américaines

Aucune autre nation au monde n'entretient de meilleures relations que le Canada et les États-Unis d'Amérique. Depuis près de deux siècles, nos relations sont pacifiques, et les personnes, les marchandises et les idées circulent très librement de l'un à l'autre. Nos pays et nos cultures sont distinctes, et les Canadiens comme les Américains sont fiers de ces distinctions. Cependant, nous avons beaucoup en commun, et notamment notre attachement aux valeurs démocratiques chez nous et à l'étranger, nos relations commerciales sans pareilles, notre partenariat dans la protection de l'environnement, et les liens professionnels et familiaux qui unissent des millions de nos citoyens. Notre coopération sert d'exemple à plus d'un pays dans le monde.

Les citoyens des deux pays tiennent nos rapports pacifiques pour acquis, ce qui permet au Canada et aux États-Unis de se concentrer sur des menaces et des crises dans d'autres pays. Les ententes de défense qui lient Ottawa et Washington, dont l'OTAN, le commandement de Défense aérienne du continent nord-américain (NORAD) et la Commission permanente mixte de défense, sont d'une plus grande portée que toute entente conclue avec d'autres pays. Le Canada et les États-Unis travaillent en étroite collaboration dans des instances multilatérales telles que l'ONU, l'Organisation des États

américains (OEA), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) et le Groupe des sept pays les plus industrialisés (G-7).

Les relations canado-américaines sont empreintes d'un déséquilibre qui tient aux différences démographiques et économiques entre les deux pays. Le Canada a beau occuper la deuxième masse terrestre sur Terre, sa population et son produit intérieur brut représentent moins du dixième de ceux des États-Unis. Environ 90 p. 100 de la population canadienne – dans huit provinces – vit à moins de 170 kilomètres de notre frontière commune, alors que ce n'est le cas que de 10 p. 100 – dans treize états – de la population américaine. Ce montant représente approximativement 30 million d'habitants dans les deux pays. Les Canadiens sont beaucoup plus exposés aux États-Unis que les Américains au Canada, que l'on parle de voyages ou de connaissance des produits, des médias et de la culture de l'autre pays. Résultat, le Canadien moyen est plus touché par ce qui se passe aux États-Unis que l'Américain moyen par ce qui se passe au Canada. Cependant, les citoyens des deux pays considèrent leurs voisins comme leurs égaux et comme des personnes avec qui ils ont beaucoup de similitudes.

Notre frontière commune

La frontière canado-américaine, dont le tracé remonte à plus de deux siècles, est bien plus qu'une simple ligne géographique entre nos deux pays. Elle marque à la fois la séparation de nos deux souverainetés et le lieu où nous nous rencontrons pour travailler ensemble. Les deux grands pays s'enorgueillissent certes de ce qui les distingue l'un de l'autre, mais à présent, la frontière unit plus qu'elle ne sépare nos destins. En effet,

elle fait de plus en plus l'objet d'objectifs communs, comme de favoriser la circulation des biens, des personnes et des idées, et de protéger notre sécurité dans un environnement mondialisé. Elle représente aussi une lentille à travers laquelle nous nous percevons en même temps qu'une membrane qui contient nos structures sociales.

Cette frontière de 8 800 kilomètres qui sépare le Canada des États-Unis est la plus longue frontière non militarisée du monde. Il ne s'agit pas d'une « barrière de sécurité » étroitement contrôlée ou d'une clôture fortifiée à l'extrême, mais d'une ligne de démarcation légale bien définie. Pour ce qui est de la « circulation des personnes », en 1999, plus de 200 millions de personnes ont franchi la frontière à 130 postes de douane. Du côté canadien, on compte quelque 350 agents de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) et 1 310 inspecteurs de l'Agence canadienne des douanes et du revenu (ACDR). Côté américain de la frontière, on dénombre environ 700 inspecteurs des douanes américains, 512 inspecteurs du Service d'immigration et de naturalisation (INS) et 310 agents de patrouille frontalière. La Gendarmerie royale du Canada (GRC) et la Garde côtière américaine, aidée par la Garde côtière canadienne, surveillent également notre frontière fluviale et maritime sur les Grands Lacs et le long des côtes Atlantique et Pacifique.

Nous partageons aussi une frontière aérienne et maritime. Il y a des centaines de vols par jour entre le Canada et les États-Unis. Du côté maritime, les Grands Lacs se trouvent au cœur du centre industriel des deux pays, et la voie maritime du Saint-Laurent fournit un système partagé du transport. De plus, chaque jour, un grand nombre de bâtiments commerciaux et

d'embarcations de plaisance passent la frontière. Nos postes frontières les plus fréquentés sont fluviaux, qu'il s'agisse de tunnels ou de ponts, et ils séparent la province de l'Ontario des États du Michigan et de New York.

Nos préoccupations environnementales communes concernent aussi l'air et l'eau, les émissions polluantes d'un pays passant librement dans l'autre. Nous devons gérer nos zones écologiques communes en coopération. Les Canadiens et les Américains respirent le même air, boivent la même eau et partagent les mêmes espèces fauniques le long de la frontière. Des organismes fédéraux, provinciaux et des États assument ensemble la gestion des écosystèmes régionaux, car les deux pays savent que l'environnement est un élément clé de leurs enjeux communs. Le *Traité des eaux limitrophes* de 1909 est un modèle pour le reste du monde pour régler les questions touchant à ce sujet. La Commission mixte internationale, qui a été créée en vertu de ce Traité, réglemente le niveau des eaux et leur débit, et surveille la pollution atmosphérique et celle de l'eau. Elle aide également à prévenir et à régler les différends.

La frontière est également définie par les habitants des deux pays qui vivent à ses abords. Cette population frontalière ressent généralement de fortes affinités avec ses voisins du Nord ou du Sud, et elle éprouve un sentiment de communauté qui s'est forgé au travers de relations quotidiennes. Pour ces collectivités, la frontière représente souvent un obstacle aux activités de tous les jours, un inconvénient qu'elles aimeraient voir disparaître. Beaucoup de frontaliers traversent la frontière chaque jour pour aller travailler, faire des achats ou rendre visite à des amis ou à des parents dans l'autre pays. Pour eux, et pour les entreprises qui dépendent des livraisons transfrontalières

quotidiennes, les bouchons à la frontière sont plus lourds de conséquences qu'un retard occasionnel dans un voyage de vacances. Ils signifient des heures passées dans des queues aux postes de douane au fil des ans, ce qui n'est pas sans répercussions financières.

Nos liens vont bien au-delà de la frontière et ils s'étendent jusqu'au cœur de nos deux pays. Plusieurs régions économiques Nord-Sud sont à cheval sur la frontière. Trente-sept États américains ont le Canada pour principal partenaire commercial. La moitié des exportations américaines à destination du Canada proviennent d'États qui ne sont pas situés le long de la frontière, comme la Californie et le Texas. Les autorités provinciales, municipales et des États créent des axes Nord-Sud afin d'améliorer les échanges commerciaux, de faire connaître les possibilités touristiques, de promouvoir l'investissement étranger et d'échanger les meilleures pratiques. Par exemple, dans le cadre de la Pacific NorthWest Economic Region (PNWER), les États et les provinces coopèrent afin de créer un réseau de transport binational et proposent aux deux gouvernements fédéraux des orientations.

Cependant, malgré ces nombreux liens, et malgré l'amitié qui unit les deux nations, Canadiens et Américains attachent une grande importance à la ligne géographique et symbolique qui délimite leurs espaces respectifs. Autrement dit, nous voulons que la frontière géographique demeure. Une frontière certes, mais une frontière plus perméable, ce qui est bien résumé par la lapalissade suivante : « Les Canadiens et les Américains aiment avoir une frontière, mais ils ne veulent pas qu'elle leur bloque la route! »

La frontière et, tout particulièrement, la gestion des processus

qui s'y déroulent, jouent un rôle clé dans le bien-être des deux pays. Il importe donc de façon très tangible de mettre en place la « bonne frontière ». Canadiens et Américains pensent avec raison que les gouvernements maintiendront un régime de gestion de la frontière à la fois coopératif et efficace.

ALE, ALENA et au-delà

Les rapports frontaliers ont évolué en 200 ans, chaque gouvernement mettant en place ses propres lois, règlements et infrastructure. Les services d'inspection à la frontière des deux pays ont pour mandat d'agir au nom de plus de 50 organismes publics. Pour le secteur privé, la frontière se trouve, pour l'essentiel, au milieu de la chaîne de montage et représente un facteur important dans les transactions pour les systèmes de livraison juste à temps. Pour les collectivités qui se trouvent le long de la frontière, les avantages économiques du commerce transfrontalier sont évidents. Cependant, en raison de la congestion frontalière, elles doivent assumer une part bien plus importante des coûts sociaux, environnementaux et infrastructurels liés à la circulation transfrontalière.

Depuis l'entrée en vigueur de l'*Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis* (ALE), en 1989, puis de l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALENA), en 1994, le volume de circulation à double sens à la frontière canado-américaine connaît une croissance exponentielle. Tous les ans, plus de 200 millions de personnes traversent notre frontière commune. En 1999, les échanges bilatéraux de biens et de services ont atteint 447 milliards de dollars américain, comparé à 174 milliards de dollars américain en 1988. Autrement dit, les échanges commerciaux entre nos deux pays se chiffrent à présent à plus de 1,2 milliard de dollars américain par jour, ce qui dépasse de

loin toute autre relation commerciale bilatérale dans le monde. Les échanges commerciaux ont plus que doublé entre le Canada et les États-Unis depuis l'entrée en vigueur de l'ALE.

Les volumes de circulation devraient augmenter de 10 p. 100 par an au cours des 10 prochaines années, mais l'infrastructure et les ressources allouées aux inspections aux postes frontaliers clés sont déjà utilisées au maximum. Légalement, tous les voyageurs et tous les camions doivent encore être contrôlés à la frontière, même si 99 p. 100 des personnes et des marchandises qui franchissent celle-ci le font en toute légitimité. Le risque de goulets d'étranglement est important. Les ressources affectées à la frontière augmentent au Canada comme aux États-Unis, mais il est peu probable qu'elles suffisent, étant donné les flux de marchandises et de personnes actuels ou projetés.

D'après une étude réalisée par Statistique Canada, en 1999, la majorité des passages (camions et automobiles combinés) du Canada aux États-Unis se font au pont Ambassador Bridge (Windsor-Détroit), puis viennent le tunnel Windsor-Détroit, le pont Peace Bridge (Fort Erie-Buffalo), le pont Blue Water Bridge (Sarnia, Ontario-Port Huron, Michigan), le pont Queenston Bridge-Lewiston (Ontario-État de New York), le pont Rainbow Bridge (Ontario-État de New York), le poste de Douglas-Blaine (Colombie-Britannique-État de Washington), le poste de Pacific-Blaine (Colombie-Britannique-État de Washington), le poste de Sault St. Marie (Ontario-Michigan), le poste de Lacolle-Champlain (Quebec-État de New York), le poste de Cornwall-Massena (Ontario-État de New York), le poste de St. Stephen-Calais (Nouveau-Brunswick-Maine). Les passages sont moins nombreux aux postes des provinces et des États des prairies, mais ce sont cependant des axes

commerciaux importants, surtout pour les céréales et le bétail.

La majorité des passages de véhicules se fait à des goulets d'étranglement situés le long de la frontière entre l'Ontario et le Michigan, l'Ontario et l'État de New York, et la Colombie-Britannique et l'État de Washington. Ces postes frontières se trouvent dans des bandes de terre étroites entourées par les Grands Lacs ou situées entre l'océan Pacifique et les Monts Cascade. La circulation est également dense aux postes frontières entre le Nouveau-Brunswick et le Maine et entre le Québec et le Nord de l'État de New York, du Maine et du Vermont. L'infrastructure doit être sensiblement améliorée dans chacune de ces zones frontalières congestionnées. Plusieurs des postes frontières clés sont des ponts ou des tunnels, ce qui complique l'expansion.

La mondialisation et la concurrence internationale nous mènent vers une frontière fluide. Cependant, les frontières ouvertes et les réseaux de transport modernes permettent à des organisations criminelles de mener leurs activités illégales dans le monde entier et ce, en utilisant des moyens fiables et à des coûts abordables. Il nous faut être vigilants pour éviter que ces groupes profitent de cette ouverture et des différences entre nos politiques et nos procédures pour faire entrer des armes, de la drogue et des personnes dans nos pays ou les y faire transiter. En améliorant les contrôles stratégiques en dehors de la frontière et en coopérant pour atténuer les sources de menaces internationales, y compris au large de nos côtes, on pourrait réduire considérablement cet avantage et, par là-même, les pressions qui pèsent sur notre frontière intérieure.

La révolution de l'information et les progrès réalisés dans les techniques de communication transcendent la frontière.

La circulation de l'information et des idées et l'émergence d'une économie électronique recèlent un immense potentiel et entraîneront probablement des changements radicaux et rapides. Ainsi, on estime que, d'ici 2003, un quart environ des ventes entre les entreprises se feront en ligne. La frontière physique ne présentant plus d'intérêt pour beaucoup, la nouvelle réalité nous incite à réfléchir encore à la gestion de la frontière. Cependant, l'expansion en flèche du commerce électronique ne peut se faire que s'il existe une infrastructure efficace et d'un coût abordable pour dédouaner et livrer les biens vendus au client.

Mobilisation des secteurs public et privé

Dans les années 1990, des groupes des secteurs public et privé ont reconnu la nécessité d'une coopération transfrontalière pour faire face à l'explosion du commerce et à l'intégration croissante de nos économies. Du côté du secteur privé et des ONG, des groupes tels que la coalition Americans for Better Borders, l'Association de Buffalo et de Niagara, la Canadian/American Border Trade Alliance, le Conseil des gens d'affaires Canada-États-Unis, la Dotation Carnegie, les instituts Cascadia et Discovery, la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'Est du Canada, la Chambre régionale de Détroit, la Coalition des transports à la frontière de l'Est, les Trade Corridors et la région économique du Pacifique Nord-Ouest se concentrent tous sur des questions relatives à la gestion de la frontière, aux ressources, à l'infrastructure des transports et à la coopération transfrontalière. Les établissements d'enseignement frontaliers jouent également un rôle actif dans la promotion de cette coopération, comme en témoigne le site Web commun de l'Université de Toronto et de l'Université de Buffalo consacré aux relations entre le Canada et les États-Unis. D'autres

groupes du secteur privé et des ONGs qui comprend un grand nombre ont aussi contribué à la gestion de la frontière.

La collaboration de ces groupes avec des organismes publics canadiens et américains lors de la révision de l'article 110 de la *Illegal Immigration Reform and Immigrant Responsibility Act* de 1996 illustre bien ce dynamisme du secteur privé. Sachant que l'article 110 ramènerait la circulation à la frontière pratiquement au point mort, les dirigeants du secteur privé et des ONGS ont exercé pendant longtemps des pressions pour éviter que ce scénario se réalise. Résultat, la *Immigration and Naturalization Service Data Management Improvement Act* of 2000 (HR4489) a été adoptée dans le but d'améliorer le suivi des mouvements frontaliers sans exiger plus de documents.

Côté gouvernement, on a assisté dans les années 1990 à une prolifération d'initiatives communes d'organismes canadiens et américains, dont celles-ci : l'*Accord sur la frontière commune* (organismes des douanes et de l'immigration, lancé en 1995), la *Vision relative à la frontière* (organismes chargés de l'immigration, amorcée en 1997), le *Forum sur la criminalité transfrontalière* (organismes chargés de l'application de la loi, lancé en 1997). Ces initiatives s'appuient sur la tradition de la Commission mixte internationale, du Mécanisme de consultation des transporteurs routiers (mis en place en 1982), en vertu duquel les organismes chargés des transports collaborent, et du Groupe bilatéral consultatif sur l'antiterrorisme (mis sur pied en 1988).

Aux termes de l'*Accord du Canada et des États-Unis sur leur frontière commune*, les deux gouvernements travaillent de concert pour promouvoir les échanges internationaux, faciliter la circulation des gens, fournir une meilleure protection contre

la drogue, la contrebande et la circulation irrégulière des gens, et réduire les coûts pour les deux gouvernements et les utilisateurs. Depuis sa mise en œuvre, l'Accord a permis de faire passer de quatre à deux le nombre des inspections des cargaisons routières en transit, faisant ainsi réaliser des économies substantielles aux entreprises de camionnage canadiennes et américaines.

Le mécanisme de collaboration entre les services d'immigration des deux pays, la *Vision relative à la frontière*, vise à élaborer une approche régionale commune par rapport aux migrations en partageant renseignements et informations, en coordonnant les politiques, en menant des opérations conjointes à l'étranger et en coopérant à la frontière afin de renforcer la sécurité et la gestion. Jusqu'ici, un accord facilitant l'échange de renseignements sur les migrations clandestines a été conclu entre les organismes canadiens et américains chargés de l'immigration.

Le *Forum sur la criminalité transfrontalière* se concentre sur les problèmes posés par la criminalité transnationale, par exemple, par la contrebande, le crime organisé, le télémarketing frauduleux, le blanchiment d'argent, les enfants disparus et les cybercrimes. Le Forum est l'occasion, entre autres, d'évaluer ensemble des menaces binationales. (Pour de plus amples renseignements sur les organisations binationales, se reporter à l'annexe 1.)

La coopération binationale entre les gouvernements des provinces et des États et les administrations locales s'accroît également. Le groupe de travail sur l'axe Colombie-Britannique-État de Washington (B.C.-Washington Corridor Task Force) est un bon exemple d'initiative régionale. Il a été mis sur pied par le premier ministre de la Colombie-Britannique et le gouverneur

de l'État de Washington, qui lui ont donné pour mandat d'accroître la coopération entre les deux entités en ce qui concerne les transports, les problèmes frontaliers, le tourisme et la gestion de la croissance. Au départ, le groupe de travail devait se concentrer sur l'axe I-5 qui relie Vancouver à Seattle, mais il s'intéresse de plus en plus au développement économique à l'intérieur des terres, autrement dit dans la partie continentale de la province et de l'État concernés.

Forum du Partenariat Canada-États-Unis

Au cours de leur rencontre à Ottawa le 8 octobre dernier, le Premier ministre Chrétien et le Président Clinton ont félicité les ministres et les dirigeants des divers organismes responsables de la gestion de la frontière pour les grands progrès qui ont été faits depuis la conclusion de l'*Accord sur la frontière commune*, annoncée lors de la visite du président à Ottawa en 1995. Jusqu'à présent, le travail s'est révélé très prometteur et a démontré que les deux gouvernements sont bien engagés à faire de la frontière canado-américaine un modèle de coopération et d'efficacité. Le premier ministre et le président ont confirmé les principes directeurs de la coopération frontalière Canada-États-Unis :

1. Modernisation, harmonisation et collaboration en matière de politiques et de gestion frontalières;
2. Intensification de la coopération en vue d'accroître l'efficacité des services de douanes et d'immigration, de l'application de la loi et de la protection environnementale à la frontière et au-delà;
3. Collaboration pour contrer des menaces communes qui proviennent de l'extérieur du Canada et des États-Unis.

Le premier ministre et le président ont également fait remarquer que le ministre des Affaires étrangères et la secrétaire d'État jouent tous deux un rôle de premier plan pour faciliter la mise en oeuvre de ces principes. À cette fin, le ministre et la secrétaire d'État se sont entendus pour :

- Consulter les organismes gouvernementaux sur les progrès effectués en matière de coopération frontalière.
- Promouvoir le dialogue au niveau décisionnel avec les autorités fédérales, les provinces, les territoires, les États et les autorités locales, de même qu'avec les collectivités frontalières et d'autres intervenants, et ce, afin de dégager une vision commune en matière de coopération frontalière.
- Identifier les questions d'actualité et les tendances à long terme en matière de collaboration frontalière.

Afin de réaliser ces objectifs, le ministre Axworthy et la secrétaire Albright ont décidé de créer le *Forum du Partenariat Canada-États-Unis* (PCEU), qu'ils ont placé sous la direction de leur principaux représentants pour les relations hémisphériques.

Après la visite du Président Clinton à Ottawa, le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada et le Département d'État américain ont travaillé de concert avec d'autres organismes fédéraux concernés par les questions relatives à la gestion de la frontière afin de planifier des réunions du PCEU avec des collectivités frontalières.

Parmi les organismes qui ont participé à cet effort figuraient l'Agence canadienne des douanes et du revenu, le Service des douanes américain, Citoyenneté et Immigration Canada, le U.S. Immigration and Naturalization Service, le cabinet du Solliciteur général du Canada, le Département de la justice

américain, Transports Canada, le Département des transports américain, la Garde côtière américaine et la U.S. Drug Enforcement Agency. Tous ces organismes, qui ont poursuivi leur collaboration par le biais de leurs groupes binationaux sur les questions opérationnelles, ont accepté de se concerter sur les divers aspects de la gestion de la frontière au cours de réunions avec des dirigeants locaux.

Le *Partenariat Canada-États-Unis* s'est réuni pour la première fois les 11 et 12 avril, à Niagara-on-the-Lake (Ontario) et à Buffalo (New York) et pour la deuxième fois, les 22 et 23 juin, à Vancouver (Colombie-Britannique) et à Blaine (État de Washington). M. Peter Romero, secrétaire adjoint par intérim aux affaires de l'hémisphère occidental, et M. George Haynal, Sous-ministre adjoint pour les Amériques, présidaient ces réunions auxquelles participaient également de hauts fonctionnaires des organismes des deux pays chargés des douanes, de l'immigration, de l'application de la loi et des transports.

Lors de ces deux séries de rencontres, le secteur privé était représenté par des entreprises transfrontalières, des entreprises de transport et de tourisme, des ONGS et des établissements d'enseignement. Le secteur public était, quant à lui, représenté par des députés fédéraux et provinciaux ainsi que par des membres des assemblées législatives des États, des maires canadiens et américains, des représentants de membres du Congrès et de gouverneurs américains, et des fonctionnaires des provinces et des États. (Pour une liste complète des participants, voir à l'annexe 2.) En plus des entretiens avec des dirigeants locaux, les représentants des deux gouvernements fédéraux ont visité des installations d'inspection américaines au poste de Lewiston-Queenston Bridge et les bureaux centraux

des services d'application de la loi au poste de Blaine Peace Arch.

Dialogue du PCEU sur la frontière

Les participants locaux ont accueilli avec enthousiasme ces deux séries de rencontres sans précédent pour la frontière canado-américaine pour ce qui est du nombre et de la diversité des cadres supérieurs des secteurs public et privé présents et de l'esprit de concertation adopté par rapport aux questions examinées.

Aux réunions de Vancouver et de Niagara-on-the-Lake, les dirigeants locaux ont surtout exprimé le souhait que la frontière soit plus ouverte. Faciliter le passage des personnes et des marchandises était le principal souci des parties intéressées, qui ont donc insisté auprès des représentants des deux gouvernements pour que l'on n'en reste pas au statu quo. Quelques participants locaux s'interrogeaient sur la nécessité même d'une frontière, expliquant qu'avec des relations aussi proches, les deux pays devraient pouvoir accepter les ressortissants et les produits l'un de l'autre sans inspection. D'autres participants locaux et les représentants des gouvernements fédéraux ont répondu que, pour des raisons de souveraineté et de différences entre les législations des deux pays, il fallait maintenir des inspecteurs et des membres des services chargés de l'application de la loi canadiens et américains à la frontière. Cependant, bon nombre de dirigeants des secteurs public et privé se sont prononcés en faveur de l'instauration d'un périmètre frontalier, autrement dit, le Canada et les États-Unis se concentreraient plus sur l'arrestation de criminels et l'interception de cargaisons illégales entrant sur leur territoire en provenance de pays tiers, ce qui permettrait d'ouvrir davantage la frontière « intérieure » canado-américaine.

Quelques participants locaux au PCEU ont cité l'Europe

occidentale et, notamment, l'Union douanière européenne et l'Accord de Schengen (en vertu duquel les personnes voyageant entre les pays signataires ne sont plus soumises à des contrôles aux frontières), comme exemples dont on devrait s'inspirer. Ces parties intéressées estimaient, qu'étant donné les relations étroites que nous entretenons, il ne devrait pas être plus difficile de franchir la frontière canado-américaine que de franchir les frontières de l'Union européenne, alors que cela l'est pourtant. Elles ont demandé instamment que les réglementations canadiennes et américaines des douanes et de l'immigration soient harmonisées dans toute la mesure du possible. Certains ont fait remarquer, également, qu'après une décennie pendant laquelle les États-Unis ont été le moteur de la croissance économique mondiale, les économies européennes et asiatiques se redressent et qu'elles opposeront une concurrence plus vive aux entreprises nord-américaines, d'où la nécessité encore plus grande d'une frontière canado-américaine qui fonctionne de manière optimale.

Tout en réclamant une diminution du nombre des inspections, beaucoup de participants reconnaissaient que des ressources étaient nécessaires pour accélérer les formalités à la frontière. Ces frontaliers et les représentants du gouvernement américain ont donc expliqué qu'il fallait beaucoup plus de **personnel affecté aux inspections** à la frontière canado-américaine. Plusieurs parties intéressées se sont déclarées exaspérées par le fait que seule une partie des files d'inspection soient ouvertes à certains postes frontières et ce, malgré les queues qui se forment à ces postes. Ces personnes ne comprenaient pas comment il se faisait que le nombre des inspecteurs américains affectés à cette frontière était resté constant au cours des 10 dernières années, malgré la croissance rapide des mouvements transfrontaliers

depuis l'entrée en vigueur de l'ALE et de l'ALENA. Cependant, d'aucuns ont fait remarquer que « plus d'inspecteurs inspectent plus » et qu'il ne s'agit pas seulement d'un problème de ressources mais de l'utilisation de ces ressources. Certains participants au PCEU ont également demandé que les inspecteurs soient mieux formés à l'application des règlements de l'ALENA, qu'ils intéressent plus aux besoins des voyageurs d'affaires, et qu'ils se montrent plus courtois envers les touristes. Cependant, la plupart des parties intéressées estimaient que les inspecteurs faisaient un excellent travail, étant donné les ressources limitées dont ils disposent et les contraintes des politiques et lois qu'ils doivent appliquer.

Certains participants au PCEU ont comparé la situation à la frontière canado-américaine à la situation à la **frontière entre le Mexique et les États-Unis**. Ils ont fait remarquer qu'alors que le Canada a une seule frontière terrestre et que ses lois et politiques sont fonction de cette réalité, les États-Unis ont deux frontières terrestres. La situation à la frontière mexicaine influe considérablement sur les lois et politiques qui visent les deux frontières. Parallèlement, la situation radicalement différente aux deux frontières pour ce qui est du passage d'immigrants illégaux et du trafic de stupéfiants, et le fait que les Mexicains doivent être munis d'un visa américain (alors que ce n'est pas le cas de la plupart des visiteurs canadiens) expliquent qu'il y ait beaucoup moins d'inspecteurs américains à la frontière avec le Canada.

Les participants locaux au PCEU ont souligné que la situation aux deux frontières américaines n'est pas la même, et que les États-Unis devraient agir en conséquence. Ces participants ne voulaient surtout pas voir instituer à leur frontière des mesures

de sécurité similaires à celles appliquées à la frontière entre les États-Unis et le Mexique. Augmenter le nombre des inspecteurs pour accélérer les formalités, soit, mais demander plus de papiers et ajouter des obstacles était une toute autre chose.

Cependant, les représentants du Service des douanes américain ont expliqué que le Congrès et l'exécutif américains, ainsi que les citoyens américains qui vivent à l'intérieur de leur pays, sont plus intéressés que les frontaliers par la sécurité des frontières que par la facilitation des formalités frontalières. Les représentants du Service des douanes américain ont insisté sur le fait que, pour appliquer les lois américaines, il faudra continuer d'agir à la frontière, mais ils ont reconnu qu'ils cherchent à accélérer les formalités en utilisant des systèmes d'information en ligne avancés.

Les carences de l'infrastructure matérielle étaient un autre problème cité par presque tous les participants au PCEU. Les parties intéressées ont demandé que soient ajoutés de nouveaux postes frontières et de nouvelles files aux postes existants. Elles ont souligné que les ponts à plusieurs postes frontières importants et le manque d'espace autour de ces derniers imposaient des contraintes physiques. Une personne a demandé instamment au gouvernement américain de commencer à acheter des terrains à l'avance à la frontière (à mettre des terres « en banque ») en prévision de futurs agrandissements des postes frontières. À l'inverse, une autre personne s'est déclarée inquiète à l'idée d'un agrandissement des installations d'inspection du poste de Peace Arch Park, à Blaine, parce que celles-ci empiéteraient sur le périmètre des parcs internationaux avoisinants.

La Transportation Equity Act for the 21st Century (TEA-21), qui aide à renforcer l'infrastructure frontalière côté américain,

figurait parmi les programmes fédéraux vantés par les participants locaux au PCEU. Le TEA-21 est un programme national pour la construction et l'entretien des routes dans lequel entrent des projets concernant les frontières et les axes commerciaux. Les participants au PCEU de Vancouver et de Niagara ont tous loué ce programme et regretté qu'il n'en existe pas de semblable au Canada. Dans son budget de l'an 2000, le gouvernement canadien accorde certes un peu plus de fonds à Transports Canada, mais les participants canadiens au PCEU se sont plaints de ce que presque rien ne soit prévu pour la construction de nouvelles voies ou pour l'entretien du côté canadien de la frontière. Certains ont souligné avec inquiétude que de grandes routes américaines rejoignent des routes plus anciennes et plus étroites côté canadien.

Pour bon nombre de dirigeants de la région de Niagara, la question de l'agrandissement du pont Peace Bridge doit être réglée de toute urgence. Comme bien des ponts qui traversent la frontière canado-américaine, ce pont est très ancien et beaucoup emprunté. Tout le monde reconnaît qu'il faut en augmenter la capacité, mais en raison du désaccord sur la solution à retenir, à savoir s'il vaut mieux construire une deuxième travée ou un nouveau pont, rien n'est fait. Les dirigeants de la région frontalière réussissent à résoudre ensemble quantité de problèmes mais pas celui-ci pour le moment.

À la réunion du PCEU qui s'est tenue à Vancouver, les dirigeants locaux ont exprimé leur inquiétude de voir les postes frontières de la région de Blaine submergés par la croissance prévue pour les années à venir. Les participants au PCEU du projet binational Cascadia ont souligné combien il est important de recourir davantage au transport de marchandises **intermodal**

pour soulager les grandes artères. Ils ont également proposé d'aménager un couloir ferroviaire entre Vancouver et Eugène : (Oregon) pour des trains de passagers à grande vitesse. D'autres intervenants préféraient la solution d'une nouvelle liaison routière intérieure.

Hormis les postes situés à la frontière entre l'Ontario et l'État de New York et ceux situés à la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington, les représentants des gouvernements fédéraux ont exprimé leur préoccupation par rapport aux postes de passage entre l'Ontario et le Michigan. Ils ont parlé de longues files d'attente au pont Ambassador Bridge et ailleurs, et ont dit redouter que certains postes clés arrivent à complète saturation à cause du volume de marchandises croissant. Il a été question aussi des besoins infrastructurels à la frontière entre la Nouvelle-Angleterre et l'Est de l'État de New York, d'une part, et les provinces de l'Est, d'autre part (postes de Plattsburg, État de New York, par exemple), ainsi qu'entre les provinces et les États des prairies, dont on ne sait pas s'ils seront satisfaits.

L'aménagement d'installations communes pour les inspecteurs canadiens et américains est une des stratégies examinées aux réunions du PCEU pour réduire la congestion à la frontière. Les organismes canadiens et américains chargés des douanes et de l'immigration ont terminé la construction de telles installations à Little Gold Creek (Yukon) - Poker Creek (Alaska) et l'ouverture de l'installation commune sera en 2001. Les services canadiens et américains ont presque terminé la conception d'installations communes aux deux postes: Coats (Alberta) - Sweetgrass (Montana); Osoyoos (Colombie-Britannique) et Oroville (État de Washington). Cependant,

comme l'ont précisé des représentants des services d'inspection aux réunions du PCEU, les progrès sont lents en raison des différences de politiques et de législation. Ainsi, les inspecteurs américains portent des armes à feu, alors que leurs collègues canadiens n'en portent pas, et le Canada n'autorise pas les inspecteurs américains à être armés quand ils se trouvent sur le territoire canadien. Un des participants au PCEU a proposé que les deux gouvernements créent, à la frontière, des zones internationales où les inspecteurs américains pourraient être armés. Parmi les autres problèmes abordés, mentionnons le recours à des entrepreneurs canadiens et américains, l'application du droit du travail et des taxes des deux pays, et les fluctuations du taux de change. Tout en reconnaissant qu'il est difficile de rendre ces installations rentables et véritablement communes, les participants au PCEU encourageaient les organismes fédéraux cependant de poursuivre cette approche où elle s'avère rentable.

Les frontaliers ont également demandé que les inspections se fassent en adoptant une approche de **gestion des risques**, autrement dit, que les voyageurs et les marchandises à risque élevé soient inspectés de plus près, tandis que les voyageurs et les marchandises présentant moins de risques franchiraient les postes plus rapidement. La Garde côtière américaine a été citée comme exemple d'organisme qui utilise l'évaluation des risques pour décider des navires à inspecter afin de vérifier qu'ils respectent les lois américaines. Les intervenants frontaliers ont également vanté les mérites de programmes tels que les programmes canadiens CANPASS et PACE et les programmes américains INSPASS et SENTRI qui permettent à ceux qui voyagent souvent aux grands voyageurs d'obtenir des cartes les autorisant à emprunter les voies rapides. Les participants

au PCEU ont demandé que ces programmes soient intégrés de manière à ne délivrer qu'une carte pour les deux pays utilisable à tous les postes, au lieu de cartes ne pouvant servir que dans un sens, à certains postes et à certaines heures. Les participants au PCEU estimaient aussi que ces dernières ne sont pas intéressantes pour les usagers s'ils ne peuvent les utiliser 24 heures sur 24 et surtout s'ils doivent acquitter des frais pour les obtenir. Ils ont invité les organismes chargés des inspections à encourager vivement les frontaliers à utiliser ces programmes.

Il a aussi été question, à toutes les réunions du PCEU, d'en faire le plus possible ailleurs qu'à la frontière même, autrement dit d'adopter une approche de frontière en profondeur, comme ont dit certains. Beaucoup d'intervenants frontaliers et de représentants d'organismes publics canadiens ont manifesté le désir que les entreprises qui traversent souvent la frontière procèdent à un prédédouanement de leurs marchandises. Ils ont fait observer que 100 importateurs représentent à eux seuls 40 p. 100 du commerce transfrontalier. Tout système qui pourrait accélérer le passage des produits ne serait-ce que de ces entreprises permettrait de réduire considérablement les attentes à la frontière.

Certains intervenants ont parlé du Centre de Traitement des Véhicules utilitaires (CTVU) de Fort Erie, Ontario – aire de transit où les camionneurs rassemblent, avant d'arriver à la frontière, les papiers nécessaires pour passer les douanes américaines – et manifesté l'espoir qu'il pourrait devenir un centre de prédédouanement à la frontière terrestre. Des représentants américains ont fait rappeler les participants PCEU que le programme de prédédouanement appliqué par les inspecteurs américains dans certains aéroports canadiens,

bien qu'il ne vise que les passagers, et pas le fret, est offert uniquement par les États-Unis. Certains ont souligné qu'il pouvait se poser des problèmes par rapport au respect de la vie privée, car il arrive que les programmes de prédédouanement demandent des renseignements à l'avance aux particuliers et aux entreprises.

Les représentants des organismes chargés des inspections ont invité instamment les entreprises privées à les aider à réduire les attentes à la frontière en **surveillant eux-mêmes** les marchandises et les camionneurs. Ainsi, ils ont expliqué que les entreprises américaines doivent veiller à ne pas envoyer sur des trajets transfrontaliers des camionneurs qui ont été condamnés pour conduite en état d'ivresse, car l'entrée du Canada leur est généralement interdite. Ils leur ont demandé aussi de vérifier que des produits de contrebande ne soient pas glissés dans les cargaisons légitimes. Les représentants des organismes américains chargés des inspections ont expliqué aux réunions du PCEU que, leur confiance dans la volonté d'autosurveillance des entreprises privées grandissant, il leur sera plus facile d'étendre les programmes de gestion des risques.

La nécessité d'une **coordination avec les dirigeants locaux** des secteurs public et privé est un autre thème qui est revenu souvent dans les réunions du PCEU. Les organismes fédéraux doivent être sensibilisés à la situation locale, obtenir des avis locaux sur la faisabilité et conseiller sur des projets d'avenir. Un représentant local a déclaré que les autorités responsables des ponts situés dans l'Ontario, l'État de New York, et dans le Michigan et envisagent d'engager des dépenses d'infrastructure de 1 milliard de dollars mais sans savoir vraiment ce que les organismes chargés des inspections prévoient pour les années

à venir. Les organismes fédéraux ont beaucoup à apprendre également de groupes d'ONGS frontalières, dont certaines sont très clairvoyantes en ce qui concerne les systèmes intelligents de transport et la protection de l'environnement.

Ainsi, la Cascadia Education and Research Society de Vancouver et le projet Cascadia, qui est géré par le Discovery Institute de Seattle, est une initiative d'avant-garde en matière de gestion des frontières. Ce projet réunit des organismes publics, des entreprises et des organisations non gouvernementales de la Colombie-Britannique, de l'État de Washington et de l'Oregon décidés à élaborer des stratégies transfrontalières qui mettent l'accent sur les collectivités durables, sur la mobilité transfrontière et sur l'amélioration des transports régionaux, du commerce et des liaisons touristiques.

Les participants locaux ont souligné que le tourisme occupe une place importante dans leur réflexion sur la frontière. Si les localités frontalières se livrent concurrence sur le plan touristique, elles bénéficient aussi du concept des vacances dans deux pays voisins. Beaucoup de visiteurs de la région de Vancouver et Seattle et de la région des chutes du Niagara vont dans les deux pays. Il est donc essentiel de rendre la frontière aussi fluide que possible pour continuer développer l'industrie touristique de part et d'autre.

Un participant de la région de Niagara estimait que les deux tiers, voire les trois quarts, des gens qui viennent voir les chutes sont originaires de pays tiers. Donc, même s'ils veulent accélérer les formalités pour eux-mêmes en utilisant des files rapides, les habitants de la région veulent aussi réduire au minimum les attentes pour les visiteurs venus d'autres régions du Canada et des États-Unis ou encore d'autres pays. Un

intervenant a même suggéré de faire des chutes une zone internationale commune où les touristes pourraient se rendre sans avoir à se soumettre à une inspection côté américain ou canadien. Un autre participant a proposé d'instaurer des formalités à l'avance pour les touristes se dirigeant vers la frontière. Les participants au PCEU ont également insisté sur l'importance de la **protection de l'environnement** pour l'industrie touristique, en citant notamment la pollution des Grands Lacs. (Nota : En 1978, en signant l'*Accord sur la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*, le Canada et les États-Unis ont pris un engagement historique, à savoir de rétablir et de maintenir l'intégrité des eaux de l'écosystème de ce bassin.)

Comme l'ont fait observer les représentants des organismes fédéraux aux participants locaux, il est essentiel, pour obtenir plus de ressources et une compréhension plus approfondie des enjeux pour la frontière canado-américaine, que la population exerce des pressions sur les membres du Congrès et sur les députés. La coalition qui s'est mobilisée pour la révision de l'article 110 de la loi sur l'immigration de 1996 devrait rester unie et active afin d'obtenir l'augmentation des ressources affectées à la frontière canado-américaine. Et, comme dans le cas du débat sur l'article 110, elle ne doit pas se limiter à **la zone frontalière dans son action** mais s'efforcer de toucher aussi des régions qui dépendent également des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis. Le Canada figure en tête des destinations des exportations de 37 États américains, mais la plupart des Américains qui vivent loin de la frontière ne savent pas à quel point ce pays joue un rôle important dans l'économie de leur État.

Les participants au PCEU ont également examiné l'envers

de la facilitation, qui est l'interdiction. Les organismes chargés des inspections ont rappelé aux participants locaux que celle-ci fait également partie de leur mandat. Un intervenant frontalier a comparé les efforts déployés actuellement pour exécuter la loi à « mettre un policier au coin de chaque rue parce que quelqu'un finira bien par brûler un stop ». Cependant, comme l'a dit un représentant d'un de ces organismes, ces derniers doivent exécuter les lois telles qu'elles sont écrites pour l'instant et pas comme ils souhaiteraient qu'elles le fussent.

Les avocats américains locaux présents aux deux séries de rencontres ont souligné que la **criminalité transfrontalière** est un sujet de préoccupation sérieux. Ces crimes vont du trafic de stupéfiants au passage d'immigrants clandestins, en passant par la contrebande d'armes. Ils ont insisté sur le fait que ces crimes sont commis dans les deux sens, le trafic de stupéfiants ayant augmenté du Canada vers les États-Unis, l'immigration clandestine se faisant dans les deux sens, et la contrebande d'armes se faisant plus des États-Unis vers le Canada. Le crime organisé, qui est impliqué dans chacun de ces domaines, est un problème croissant. Les deux pays sont également aux prises avec des crimes commis sans qu'il y ait à proprement parler de franchissement de la frontière, comme le télémarketing frauduleux et le cybercrime, et le Canada est confronté à des cas de fraude à l'assistance sociale dont se rendent coupables des Canadiens partis vivre aux États-Unis. Une coopération bilatérale extensive existe dans tous ces dossiers.

Dans le contexte de l'ouverture de notre frontière et de nos sociétés, les intervenants canadiens et américains ont expliqué combien il est difficile d'enrayer la criminalité transfrontalière. En effet, les criminels profitent de cette ouverture pour faire passer des personnes et des produits d'un pays à l'autre plus facilement qu'ils ne le feraient ailleurs. Ils profitent aussi des

différences entre les législations canadienne et américaine.

La plupart des participants locaux aux réunions du PCEU ne considéraient pas le terrorisme comme un problème frontalier, mais des responsables de l'application de la loi aux États-Unis ont constaté que les États-Unis sont une cible privilégiée du terrorisme international et ont qualifié d'arrestation in extremis l'interpellation à la frontière, en décembre 1999, de terroristes présumés. D'après les représentants américains, si Ahmed Ressam n'avait pas été arrêté à Port Angeles (État de Washington) et qu'il avait commis un acte terroriste contre les États-Unis, la confiance des Américains dans la sécurité de leur frontière avec le Canada en aurait été sérieusement ébranlée. La coopération dans le cas de Ressam a été étroite. Le Groupe bilatéral consultatif sur l'antiterrorisme s'efforce également de trouver des moyens d'empêcher les terroristes potentiels d'entrer en Amérique du Nord. Les arrestations de décembre, ainsi que l'immigration clandestine croissante en provenance d'Asie de l'Est, expliquent en partie que le gouvernement canadien ait augmenté sensiblement le financement des opérations d'application de la loi et de lutte contre l'immigration clandestine dans son budget de l'an 2000.

Les organismes chargés de l'application de la loi et de l'immigration des deux pays travaillent en étroite collaboration afin de rendre la vie dure aux criminels transfrontaliers. L'Équipe Intégrée de la Police des Frontières (Integrated Border Enforcement Team) - IBET- est un des exemples frappants d'une telle coopération mis en évidence à la réunion du PCEU de Blaine. Cet effort binational qui réunit divers organismes a permis d'augmenter considérablement les saisies de contrebande à la frontière entre la Colombie-Britannique

et l'État de Washington, et il sert maintenant de modèle à la coopération en matière d'exécution de la loi sur toute la frontière. Le succès de l'IBET a également mené à la création d'une Équipe Intégrée Marine (Integrated Marine Enforcement Team) composée d'organismes canadiens et américains chargés de l'application de la loi au niveau fédéral, local et des États à la frontière maritime.

Tout en applaudissant au modèle de l'IBET, la majorité des intervenants frontaliers ont demandé instamment aux gouvernements fédéraux de concentrer leurs activités d'exécution de la loi ailleurs qu'à la frontière, autrement dit, de minimiser les inspections à la frontière et de veiller davantage à ce que les criminels restent hors du Canada et des États-Unis et loin de notre frontière commune. Ils ont insisté sur l'importance des échanges de renseignements et d'information dans cette approche et ils ont fait remarquer que, même si les lois sur le respect de la vie privée limitent ce partage en ce qui concerne les ressortissants des deux pays, le Canada et les États-Unis pouvaient redoubler d'efforts relativement aux ressortissants de pays tiers.

Relever les défis futurs que posera la frontière entre le Canada et les États-Unis

Nous nous attendons, dans un proche avenir, à ce que les mouvements de personnes et de marchandises à la frontière canado-américaine continuent d'augmenter rapidement. L'expansion du commerce entraînée par l'entrée en vigueur de l'*Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis* (ALE), puis de l'*Accord de libre-échange nord-américain* (ALENA) se poursuivra, et la Zone de libre-échange des Amériques, qui devrait être en place en 2005, ajoutera encore à ce volume. Les économies canadienne et américaine sont plus que jamais intégrées, et beaucoup de produits franchissent la frontière plusieurs fois à diverses étapes de la production. Les entreprises dépendent de la livraison juste à temps de ces intrants, qui sont directement intégrés dans le processus d'assemblage, sans vraiment passer par les stocks. Quand la production est interrompue parce que ces intrants sont retardés à la frontière, les entreprises perdent souvent des contrats. Parallèlement, les voyages d'affaires et de tourisme transfrontaliers continuent de croître.

La plupart des participants aux rencontres du *Forum du Partenariat Canada-États-Unis* (PCEU) estimaient que le rythme d'investissement et d'innovation actuel à la frontière canado-américaine était insuffisant pour relever le défi du XXI^e siècle et que les deux gouvernements devaient en faire plus pour éviter un blocage à la frontière. Ils ont fait valoir que

nous nous contentons trop souvent de colmater les brèches et déclaré que les deux gouvernements devaient prendre des mesures plus audacieuses et plus dynamiques. Dans la région de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington, le groupe Cascadia préconise de mieux coordonner les transports aériens, terrestres et ferroviaires et d'opter pour des systèmes d'inspection accélérée par le biais du projet de système de transport intermodal. La Coalition des transports à la frontière de l'Est a mis les gouvernements canadien et américain au défi d'instituer une frontière aussi ouverte que possible d'ici 2012, année qui marquera le 200^e anniversaire du début de la Guerre de 1812. La plupart des participants au PCEU réclamaient eux aussi une plus grande ouverture de la frontière.

Les gouvernements canadien et américain se sont engagés à ouvrir davantage la frontière au cours des 10 à 15 prochaines années. Nous pensons qu'ils le pourront grâce aux relations uniques et étroites qu'entretiennent nos deux nations et à la coopération remarquable qui existe déjà entre les groupes des secteurs public et privé à la frontière. Cependant, si l'on facilite les mouvements transfrontaliers, il faut aussi que les deux pays s'engagent à faire respecter les lois qui, de part et d'autre, régissent la circulation des personnes et des biens, et à défendre la sécurité nationale à la frontière. Malheureusement, l'expansion du commerce et du tourisme s'accompagne aussi de nouvelles possibilités d'activités criminelles transfrontières et ce, dans les deux sens. Nous devons nous adapter pour contrer cette menace.

D'après les réunions du PCEU et les travaux de nombreux groupes des secteurs public et privé concernés par notre frontière commune, notre prescription pour la création

d'une meilleure frontière pour le XXI^e siècle comprend quatre grandes catégories, une approche de gestion des risques par rapport au dédouanement des personnes et des marchandises, plus de ressources à la frontière, une approche interne/externe en ce qui concerne la sécurité frontalière, et une coordination accrue avec les dirigeants frontaliers des secteurs public et privé.

Gestion des risques

Il faut plus d'inspecteurs et une capacité physique accrue à la frontière canado-américaine, mais cela ne suffira pas à faire face au nombre de passages toujours croissant. Nous devons également envisager de moderniser nos processus et d'utiliser à nos postes frontières la technologie et l'automatisation. Les organismes canadiens et américains chargés des inspections s'orientent de plus en plus vers une approche de gestion des risques, autrement dit, ils recourent davantage à une sélection préliminaire et à l'inspection automatisée des marchandises et des personnes à faible risque, ce qui leur permet de concentrer les inspections à la frontière même sur les personnes et les marchandises à haut risque.

NEXUS, qui est actuellement lancé au poste de Sarnia (Ontario) - Port Huron (Missouri), compte parmi les programmes pilotes novateurs. En effet, il permet aux ressortissants canadiens et américains sans condamnation pénale d'obtenir une carte d'identité les autorisant à emprunter des files spéciales sur lesquelles il n'y aura normalement pas d'interrogatoire courant de douane et d'immigration. Une seule carte NEXUS suffit pour voyager dans les deux sens. De plus, il y a une seule demande à faire et aucuns frais à verser. Citoyenneté et Immigration Canada, l'Agence canadienne des douanes et du revenu et les douanes et l'INS américains coopèrent à

ce projet qui vise à simplifier le passage de la frontière pour les voyageurs à faible risque à qui est délivré une sorte de laissez-passer. Les organismes chargés des douanes et de l'immigration ont travaillé en étroite collaboration avec les responsables locaux dans la conception, la mise en œuvre et la publicité de ce programme. On décidera, après une évaluation conjointe, d'élargir ou pas ce programme.

Jusqu'ici, les programmes de laissez-passer sont unilatéraux. Les demandes se font séparément et les voyageurs obtiennent des cartes distinctes qui ne peuvent être utilisées que d'un côté de la frontière. Comme dans le programme NEXUS, leur utilisation est limitée à certains postes frontières. Or, plusieurs participants au PCEU ont vivement préconisé l'adoption de laissez-passer utilisables à tous les postes frontières canado-américains.

Tout comme le programme NEXUS permet aux voyageurs de traverser rapidement la frontière, il devrait aussi être possible à des entreprises à faible risque, préalablement inscrites et qui sont appelées à traverser souvent la frontière, de bénéficier de programmes en vertu desquels leurs camionneurs n'auraient plus à se soumettre à des inspections aux postes. L'industrie du camionnage se plaint des lourdeurs bureaucratiques – par exemple, des examens multiples auxquels sont soumis les camions – qui empêchent de développer davantage les axes commerciaux. En utilisant des systèmes intelligents de transport, on pourrait éliminer bien des opérations faites en double. Bon nombre de participants au PCEU ont rappelé qu'il existe des techniques qui permettent de peser électroniquement des véhicules en déplacement. En utilisant un transpondeur, on pourrait ouvrir des comptes dans chaque ressort territorial et déduire les frais

de permis nécessaires chaque fois qu'un véhicule change de territoire. De même, le péage des autoroutes pourrait être déduit électroniquement. À l'heure actuelle, des manifestes sont même transférés par transpondeur à la frontière dans le cadre de projets pilotes.

Pour éliminer les attentes à la frontière, les entreprises pourraient également s'inscrire à des programmes spéciaux afin d'informer les organismes chargés des douanes sur leur cargaison et leur chauffeur avant leur arrivée à la frontière. Le paiement électronique des droits et l'inspection accélérée aideraient à éviter la saturation de nos postes frontières. L'application de la loi dépendrait de contrôles surprises, et les entreprises qui abusent du système se verraient infliger de lourdes amendes ainsi qu'à une suspension à de ces programmes spéciaux.

L'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) prend déjà cette direction avec son programme d'autocotisation des douanes (PAD). Des entreprises à faible risque, préalablement inscrites n'auront qu'à fournir un minimum d'information aux douanes canadiennes au point d'entrées. Leurs propres systèmes administratifs fourniront les données nécessaires pour lever des impôts et douanes, recueillir des données commerciales minimales, et aider dans la vérification.

Aussi longtemps que les programmes seront volontaires et qu'il est évident qu'ils permettent de passer plus vite la frontière, ils devraient être très populaires. Les participants au PCEU ont émis, par rapport aux programmes de prédédouanement, une mise en garde au sujet du respect de la vie privée. En effet, pour s'inscrire à ces programmes, les particuliers et les entreprises doivent donner à l'avance des renseignements les concernant.

Le programme de services d'inspection de remplacement (PSIR/Remote Video Inspection System - RVIS) est un autre programme mené en coopération par les organismes des deux pays chargés des douanes et de l'immigration pour tirer le meilleur parti de ressources limitées. Depuis 1997, les organismes d'inspection canadiens et américains utilisent des caméras vidéo à certains postes éloignés pendant les heures où ceux-ci se retrouvent sans personnel. Les inspecteurs qui se trouvent dans des installations ouvertes 24 heures sur 24, qui traitent de plus gros volumes, dédouanent les véhicules qui se présentent aux postes éloignés en utilisant ces caméras. Le cas échéant, les passagers sont priés de se présenter au poste frontière le plus proche doté d'inspecteurs pour une inspection plus approfondie. Depuis l'arrestation du présumé terroriste Ahmed Ressam à la frontière canado-américaine en décembre 1999, les douanes américaines étudient les problèmes de sécurité associés aux points d'entrée sans personnel et elles limitent l'utilisation du RVIS aux passagers préalablement inscrits.

Les ressources étant limitées et les mouvements peu importants à de nombreux postes frontières éloignés, il est impossible d'affecter du personnel à ces postes 24 heures sur 24. (Même si on le pouvait, il resterait beaucoup de portions de frontière sans barrière, peu patrouillées à l'écart des points de passage routiers.) Le PSIR/RVIS est une bonne solution au problème du passage en dehors des heures de bureau de personnes qui, autrement, devraient faire de grands détours pour se rendre à un poste frontière doté de personnel. Nous devons donc veiller à ce que les postes responsables ouverts 24 heures sur 24 comptent suffisamment de personnel pour surveiller les postes branchés au PSIR/RVIS. En outre, le PSIR/RVIS fournit un enregistrement vidéo de tous les passages et il peut renforcer

la sécurité des agents qui se trouvent dans des postes éloignés quand ceux-ci sont dotés en personnel. Nous pensons que l'utilisation du PSIR/RVIS est logique pour les postes éloignés et que ce programme devrait être étendu.

La gestion des risques dépend également de fonds suffisants, comme dans le cas du prototype d'automatisation des douanes américaines (U.S. National Customs Automation Prototype - NCAP). Le NCAP est un système informatique expérimental piloté lancé par les douanes américaines en 1998 comme un premier pas dans le développement d'un nouveau réseau intégré, le système commercial automatisé (ACE). Le NCAP a commencé comme projet pilote à Détroit et à Port Huron (Michigan), qui permet aux constructeurs d'automobiles et aux fabricants de pièces de dédouaner électroniquement leurs marchandises entre le Canada et les États-Unis. Ce programme pilote, qui est très apprécié par l'industrie automobile, est menacé d'arrêt à cause d'un manque de fonds, et son avenir demeure incertain.

Cela s'inscrit dans le problème plus général des douanes, qui doivent remplacer leur système informatique dépassé. Cette modernisation du matériel coûterait 1,2 milliard de dollars, et le débat sur le recours éventuel à des frais payés par les usagers pour la couvrir en partie freine son financement. Cependant, il s'agit d'un investissement essentiel du côté américain.

Ressources

Les nouvelles démarches pour la gestion des gens et de marchandises aurait des impacts sur l'allocation des ressources qui devraient être considérées. Nous savons que, malgré l'énorme volume de personnes et de marchandises qui franchit la frontière canado-américaine, côté américain, on continuera à consacrer plus de fonds à la frontière entre les États-Unis et

le Mexique. La lutte contre l'immigration clandestine et le trafic de stupéfiants à la frontière sud-ouest continuera de poser des problèmes dans un proche avenir. Cependant, il devient manifestement nécessaire d'augmenter sensiblement le nombre des inspecteurs américains en poste à la frontière canadienne, qui est resté constant au cours des 10 dernières années malgré l'énorme croissance du commerce. À certains postes frontières terrestres, nous avons ajouté des files supplémentaires dans le même temps, mais elles sont restées fermées, faute d'inspecteurs. Les États-Unis doivent tirer un meilleur parti de l'infrastructure existante en affectant plus de personnel à la frontière.

Côté canadien, il faudrait davantage de ressources pour l'infrastructure des transports autour des postes frontières. Il n'existe pas d'équivalent au Canada du programme TEA-21 des États-Unis, et le financement limité de l'entretien des routes se fait ressentir aux postes frontières et sur les axes commerciaux. Cependant, en février 2000, le gouvernement de Canada a annoncé que 400 milliards de dollars américains seront consacrés à l'infrastructure routière stratégique. L'impact commencera à se faire ressentir en 2002, avec le premier déboursement. Les gouvernements canadien et américain doivent également coordonner dans la mesure du possible les projets d'aménagement de la frontière, en évitant de couper les différents postes des axes. Dans un mémoire de coopération qu'ils ont signé en octobre 2000, David Collenette et M^{me} Rodney Slater, respectivement ministre des Transport du Canada et secrétaire américain aux transports, se sont engagés à ce que leurs organismes renforcent ce type de collaboration.

Les gouvernements canadien et américain doivent aussi

travailler de concert avec les collectivités locales sur des projets visant à soulager les postes frontières actuellement saturés.

La plupart des principaux postes existent depuis des dizaines d'années et ils n'ont pas été conçus pour traiter les volumes actuels. Certains d'entre eux, le long de la frontière de l'Est, se trouvent dans des lieux historiques désignés, ce qui complique encore les travaux de rénovation et de reconstruction. Le débat qui entoure le pont Peace Bridge, dans la région de Fort Erie-Buffalo, doit aboutir rapidement afin que l'on puisse augmenter la capacité de circulation à cet endroit. Une plus grande capacité est nécessaire entre l'Ontario et le Michigan pour soulager la circulation sur le pont Ambassador Bridge. Par ailleurs, la région de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington, qui est en pleine croissance, gagnerait à avoir un axe intérieur, car cela soulagerait en partie les postes de Blaine.

Le Centre de traitement des véhicules utilitaires (CTVU) Commercial Vehicle Processing Center (CVPC) de Fort Erie (Ontario), programme pilote, contribue à réduire la congestion à un poste frontière important. Le CTVC est une aire de transit où les camionneurs peuvent stationner pour rassembler les papiers nécessaires pour franchir les douanes américaines sans retarder le flot de circulation normal sur le pont Peace Bridge. Le nombre des camions pour lesquels il faut une inspection secondaire en est réduit, tout comme la congestion routière, et les formalités se déroulent mieux pour toutes les parties.

Les douanes américaines ont un autre programme pilote, le système de traitement avant l'arrivée (Pre-Arrival Processing System - PAPS), qui est maintenant appliqué au pont Ambassador Bridge. Dans le cadre de ce programme, les transporteurs apposent un code-barres unique sur toutes les factures

commerciales, puis ils envoient ces factures par télécopieur aux douanes américaines avant l'arrivée du camion au pont Ambassador Bridge. Quand les camions qui utilisent ce système se présentent au pont, les douanes savent déjà si elles doivent examiner leur cargaison, ce qui accélère le passage de la plupart des camions. L'Agence des douanes et du revenu du Canada a un processus commercial semblable, (Pre-Arrival Review System - PARS), qui comprend presque 70 % des importations canadiennes. Les programmes du type du CTVU, PAPS et PARS ont été établis comme solutions viables et devraient être adoptés par tous les grands postes frontières.

Le Canada et les États-Unis devraient continuer de chercher à aménager des installations communes à la frontière. Le processus s'avère difficile pour l'instant en raison de différences dans les législations et les politiques, mais nous devrions cependant poursuivre cette approche où elle s'avère rentable. En dehors des économies d'échelle ainsi réalisées, le regroupement des organismes chargés des inspections devrait aussi permettre de mieux coordonner les tâches et de gagner en souplesse pour de futures innovations. La géographie locale des différents postes devrait être un facteur déterminant dans la conception des installations communes.

Nos pays ont également besoin de solutions intermodales pour faire face à des besoins croissants sur le plan de la capacité. De meilleures routes sont nécessaires pour absorber un flot de camions en croissance rapide, mais il serait bon d'encourager d'autres modes de transport. En plus d'atténuer les problèmes de capacité routière, le transport ferroviaire peut contribuer à réduire la pollution atmosphérique. Les wagons à deux niveaux que l'on utilise maintenant sur certains trains de marchandises

augmentent la capacité ferroviaire, et l'intégration du rail nord-américain, qui se poursuit, simplifie les raccordements. En outre, les expéditeurs utilisent davantage des conteneurs faciles à transférer des camions aux trains. Dans la mesure du possible, le transport des marchandises par voie fluviale ou maritime devrait également être encouragé.

Sécurité intérieure et extérieure

En plus d'augmenter les ressources et d'élargir les programmes de gestion des risques, le Canada et les États-Unis peuvent également améliorer la gestion de la frontière en renforçant la sécurité extérieure et rendant notre frontière « intérieure » plus ouverte. Cela ne signifie pas que les organismes canadiens et américains chargés de l'application de la loi devraient cesser d'assurer le maintien de l'ordre le long de notre frontière « intérieure » commune, car les activités criminelles transfrontières au départ des deux pays y sont importantes. Cependant, une grande partie de l'activité criminelle entre au Canada et aux États-Unis en provenance de pays tiers. Cela va du trafic d'étrangers au trafic d'héroïne. Nous devrions faire tout notre possible pour renforcer la coopération dans notre périmètre commun en gérant des flux qui entrent dans la région et en reconnaissant qu'une fois que les criminels et la contrebande entrent dans l'un des deux pays, il est plus difficile d'arrêter les mouvements à notre frontière commune.

« Operation Foresight » est un exemple type de cette coopération où les organismes canadiens et américains chargés de l'immigration, et leurs homologues britanniques et australiens, ont travaillé en coopération afin d'intercepter des immigrants clandestins à la source. Cette opération menée en novembre 1999 a réussi à mettre en échec des réseaux de migration

clandestine dans neuf aéroports d'Asie de l'Est et elle sert de modèle au renforcement de la coopération. Le Canada et les États-Unis viennent également de négocier une entente de partage de l'information entre leurs ambassades à l'étranger, et nos gouvernements se transmettent mutuellement des font part d'informations sur les activités terroristes dans des pays tiers. L'arrestation, en décembre 1999, de présumés terroristes, nous a rappelé combien il est important de se communiquer ce type d'informations et nécessaire de garder ces menaces éloignées de nos régions. Elle nous a également rappelé combien la coopération entre les organismes canadiens et américains chargés de l'application de la loi fonctionne bien, ce que l'on oublie souvent lorsque l'on rapporte ce type d'incidents.

L'approche du périmètre pose de sérieux défis en raison des divergences entre les lois et les politiques canadiennes et américaines. De plus, nos programmes en ce qui concerne l'immigration, l'asile et les dispenses de visa présentent des différences sensibles. En général, le Canada offre des droits et des protections plus importants aux clandestins et aux demandeurs d'asile. Le programme de dispense de visa canadien comprend 29 pays qui ne sont pas visés par le programme américain équivalent, dont le Mexique et la Corée du Sud, tandis que ce dernier comprend deux pays qui ne figurent pas sur la liste canadienne, soit l'Argentine et l'Uruguay. Il est important de noter aussi que le Canada favorise l'immigration, alors qu'aux États-Unis, on ne cesse de débattre pour savoir s'il faut la limiter.

Dans le cadre de l'*Initiative sur la vision de la frontière*, les organismes des deux pays chargés de l'immigration dressent la liste de nos différences juridiques et cherchent des moyens de mieux travailler ensemble dans le périmètre. Des changements

juridiques dans un des deux pays, voire dans les deux, peuvent se révéler utiles dans certains cas, comme celui de l'amendement soumis au Congrès des États-Unis qui autoriserait les agents consulaires américains en poste à l'étranger à partager avec leurs homologues canadiens les renseignements figurant sur les demandes de visas.

Dans le cas des criminels et de la contrebande en provenance du Canada ou des États-Unis, ou qui réussissent à franchir notre périmètre, les responsables canadiens et américains de l'application de la loi doivent toujours travailler en collaboration de manière efficace et ce, à la frontière et à ses abords. La L'Équipe intégrée de la police des frontières (Integrated Border Enforcement Team) - IBET, en place à la frontière entre la Colombie-Britannique et l'État de Washington depuis 1997, est un modèle de ce type de coopération.

L'IBET regroupe plusieurs organismes, dont la GRC, la U.S. Border Patrol, l'Agence canadienne des douanes et du revenu, le Service des douanes américain, le Département de la justice américain et plusieurs organismes locaux, provinciaux et de l'État concernés chargés de l'application de la loi. En l'an 2000, la EIPF a saisi à la frontière pour un 1 million de dollars en moyenne par mois de drogues, d'armes, d'alcool, de tabac et de véhicules illégaux. Elle a réussi à gêner dans leurs opérations des réseaux de contrebande et plusieurs réseaux criminels qui essayaient de faire passer la frontière à des clandestins. Le succès du concept de la EIPF a également conduit à la constitution d'une Integrated Marine Enforcement Team (équipe intégrée d'application de la loi dans les zones maritimes), composée de représentants des organismes fédéraux, locaux et des États chargés de l'application de la loi de part et d'autre de la frontière

maritime. La IBET remporte tellement de succès que le Solliciteur général du Canada, M. McAuley, et le Solliciteur général des États-Unis, Mme Janet Reno, ont annoncé en juin 2000 qu'elle servirait de modèle pour la coopération en matière d'application de la loi sur toute la frontière.

La IBET et d'autres exemples de coopération transfrontière ont plusieurs points communs. Ils sont assez homogènes, l'information y circule librement et il y a une coordination entre les agents canadiens et américains. Et ils travaillent en consultation avec d'autres parties intéressées par la frontière. Le peu de ressources disponibles sont utilisées au maximum, au lieu d'attendre que d'autres ressources arrivent. Néanmoins, pour que la IBET fonctionne bien et pour étendre ce modèle à toute la frontière, il faut prendre en compte des besoins financiers importants.

Coordination locale

Afin de maximiser la portée des programmes présentés ci-dessus et d'avoir d'autres idées pour améliorer la gestion de la frontière, les organismes fédéraux canadiens et américains doivent travailler en étroite collaboration avec les dirigeants des zones frontalières. En effet, les dirigeants locaux connaissent mieux la frontière, et les réunions du PCEU ont mis en évidence leurs idées novatrices. Bon nombre de participants du PCEU ont souligné notamment que, s'agissant de la frontière, il n'y a pas de solution unique. En fait, il se peut que beaucoup de ces propositions ne puissent s'appliquer qu'à une région frontalière, mais d'autres seront transférables ailleurs le long de la frontière. En outre, bien des dirigeants locaux sont vivement intéressés par l'incidence environnementale des mouvements transfrontaliers et de l'infrastructure frontalière, qu'il faut

prendre soigneusement en considération tandis que nous nous adaptons à la croissance continue.

Les organismes chargés des inspections s'appuient sur des systèmes nationaux, et les intervenants ont intérêt à ce que les procédures, les systèmes et les politiques soient uniformes. Il faut donc tenir compte de ces besoins dans la définition des approches régionales.

Le projet baptisé International Mobility and Trade Corridor (IMTC), qui est mis en œuvre dans la région du Nord-Ouest du Pacifique, est un excellent exemple régional. Il s'agit d'une coalition canado-américaine regroupant plus de 60 entreprises et entités gouvernementales qui s'est formée afin de cerner ensemble les améliorations à apporter au mouvement transfrontalier au point d'accès de Cascade et de les apporter effectivement. Le IMTC encourage les efforts binationaux afin d'accroître la capacité, d'améliorer la sécurité et de mieux utiliser les solutions maritimes et ferroviaires. L'application efficace de la loi, la réduction des délais d'attente et la baisse des frais d'entretien et d'exploitation sont autant d'avantages recherchés par ce projet par le biais de partenariats entre les secteurs public et privé. De plus, tous ces avantages aideront, à l'avenir, à réduire le coût des transactions transfrontalières et à renforcer la compétitivité de l'économie régionale.

Les collectivités frontalières doivent travailler de concert afin d'élaborer des plans d'activités pour leur région, puis les présenter aux organismes fédéraux. En outre, les organismes fédéraux et ces communautés doivent examiner ensemble des projets pour l'avenir, notamment le développement de l'infrastructure, des approches de gestion des risques dans l'inspection des personnes et des marchandises, et la sécurité

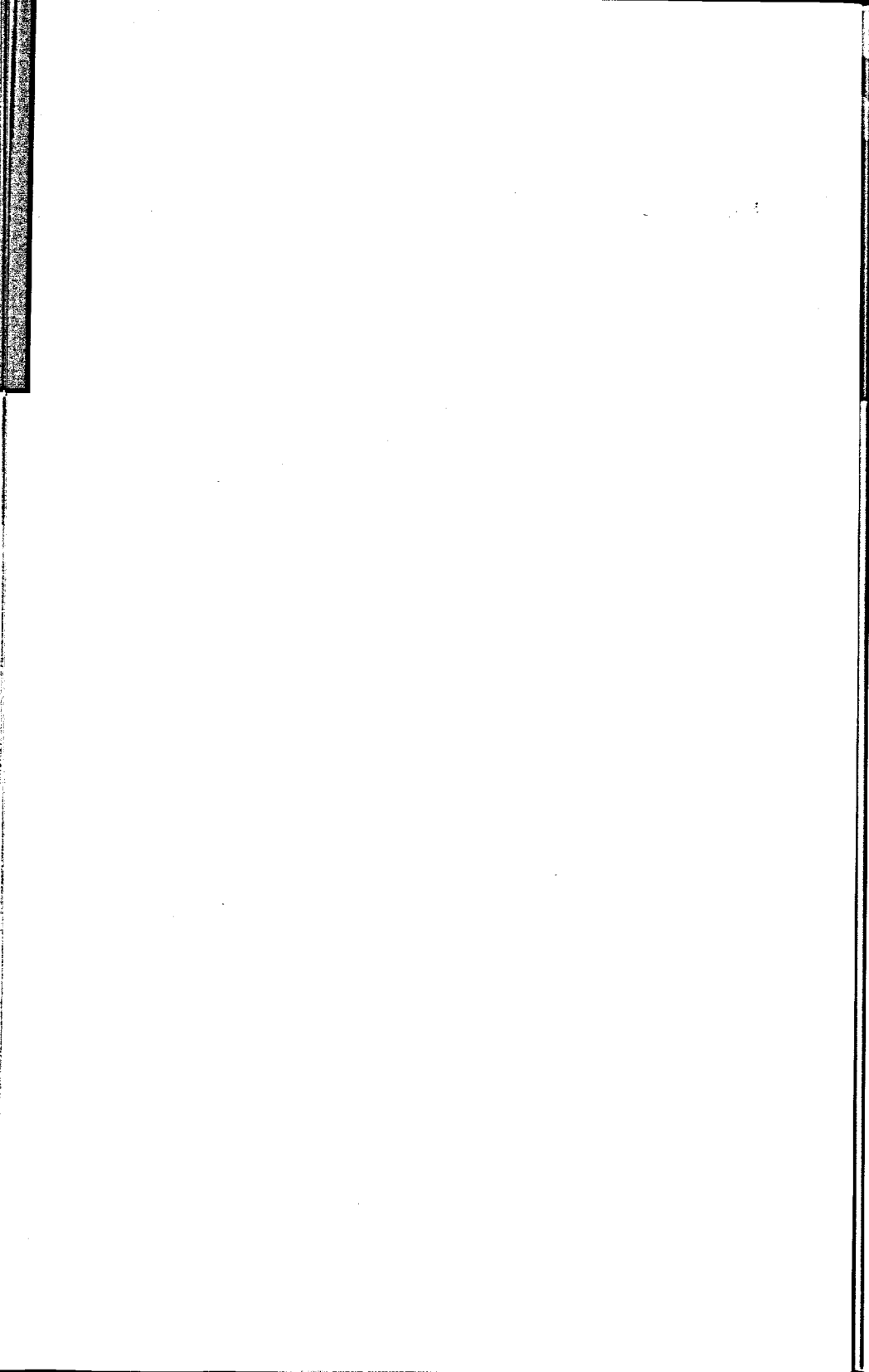
frontalière. Les dirigeants des communautés frontalières peuvent dire aux organismes fédéraux quels programmes marchent bien et quels autres ne marchent pas, et ils peuvent aider à mettre en place de nouveaux programmes tels que NEXUS. Parallèlement, les organismes fédéraux peuvent sensibiliser les dirigeants locaux aux problèmes de sécurité et leur expliquer en quoi ils peuvent participer à la lutte contre les activités criminelles transfrontalières.

Conclusion

Nous devons, dans l'esprit de l'ALE et de l'ALENA, traiter la frontière intérieure canado-américaine comme une porte de jardin, une zone économique binationale qui devrait être aussi fluide que possible. Nous pouvons ouvrir davantage notre frontière intérieure, si nous travaillons en plus étroite collaboration dans notre périmètre, si nous harmonisons autant que possible et lorsqu'il est appropriées nos normes en ce qui concerne les douanes, l'immigration et la sécurité. De concert avec d'autres mécanismes de gestion de la frontière, le *Partenariat Canada-États-Unis* continuera de tendre vers cette fin, en encourageant les approches novatrices de la gestion de notre frontière au XXI^e siècle et en stimulant le dialogue entre les différentes parties intéressées dans les collectivités frontalières et dans les capitales nationales, provinciales et des États. Nous proposons d'aller à d'autres régions frontalières, en plus de celles où ont eu lieu les deux premières rencontres du PCEU, y compris une réunion en 2001 à Windsor/Détroit, et de faire participer autant de parties intéressées que possible.

Non seulement nos collectivités frontalières, mais aussi le Canada et les États-Unis tout entier ont tout intérêt à faire en sorte que tout se passe bien à la frontière et que les 99 p. 100

de marchandises et de voyageurs qui se déplacent en toute légalité puissent traverser la frontière facilement pour que nous puissions concentrer l'application de la loi sur le un pour cent d'activité transfrontalière à haut risque. Nous devons nous assurer d'avoir assez de ressources pour cela et veiller à bien utiliser ces ressources. S'ils travaillent en collaboration, le Canada et les États-Unis peuvent relever le défi qui consiste à mener de front la facilitation du passage de la frontière et l'application de la loi à cette même frontière, et faire en sorte que celle-ci devienne un modèle encore meilleur pour le reste du monde.



Annexe 1 : Coopération entre le Canada et les États-Unis

Transports

Sans une infrastructure des transports développée, sans une industrie des transports efficace et sans système d'inspection à la frontière bien rodé, le franchissement, chaque année, de la frontière par quelque 200 millions de personnes et environ 447 milliards de dollars de marchandises serait impossible.

Les mouvements transfrontières font intervenir divers participants des secteurs public et privé des deux côtés de la frontière, y compris les transporteurs, des entités qui font fonctionner l'infrastructure et les organismes de réglementation.

Des améliorations constantes sont toutefois nécessaires pour faire face à la demande croissante. Voici quelques-unes des nouveautés notables survenues ces derniers temps :

- Dans un Mémoire de coopération signé en octobre 2000, le Secrétaire aux transports des États-Unis, Rodney Slater, et le ministre canadien des transports, David Collenette, se sont engagés à ce que leurs agences poursuivent une coopération accrue.
- La construction au poste de Sarnia-Port Huron d'une deuxième voie sur le Bluewater Bridge et d'un nouveau tunnel ferroviaire prévu pour des wagons et des porte-conteneurs à

deux niveaux circulant sur un axe transfrontalier essentiel. Il est également prévu d'apporter des améliorations à plusieurs étapes d'autres points de passage clés le long de la frontière canado-américaine.

- Des stratégies novatrices visant à améliorer le déroulement des formalités frontalières, notamment par l'ouverture du Centre de traitement des véhicules commerciaux (CTVC) au Peace Bridge (Fort Erie-Buffalo).
- La mise en œuvre de l'Accord entre le Canada et les États-Unis sur l'ouverture des espaces aériens, également appelé *Accord « Cieux ouverts »*, et d'un projet pilote de prédédouanement des passagers internationaux à destination des États-Unis arrivant en transit à Vancouver.
- Diverses ententes sur des normes techniques visant les entreprises de camionnage, y compris la réciprocité médicale pour les conducteurs de véhicule utilitaire. En vertu de cette entente, les conducteurs de véhicule utilitaire canadiens n'ont plus besoin d'être munis d'une carte médicale américaine.
- L'application, par les douanes canadiennes et américaines, de procédures améliorées qui réduisent de moitié le nombre des arrêts à la frontière pour les camions en transit.
- La poursuite de la coopération dans la recherche d'économies dans la gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. À cet égard, côté canadien, un contrat de gestion a été passé avec une société privée sans but lucratif contrôlée par des usagers de la Voie maritime, afin de favoriser une discipline commerciale.

Depuis des décennies, les autorités américaines et canadiennes responsables des transports entretiennent un dialogue constructif grâce à des initiatives telles que le Motor Carrier Consultative Mechanism. Depuis quelque temps, les discussions portent essentiellement sur la nécessité de coordonner les efforts dans les domaines relatifs aux voies de communication, à l'infrastructure des points de passage frontaliers, au déploiement de la technologie des transports, à l'interopérabilité de systèmes intelligents de transport, à la reconnaissance réciproque des normes et à la collaboration en matière de recherche et de collecte des données.

L'intégration croissante des échanges et des marchés des deux pays au cours des 10 dernières années a eu pour effet de mettre en évidence des problèmes qui se posent aux postes frontières et sur les voies de communication. Il en résulte une interaction accrue entre les intérêts publics et non gouvernementaux à l'échelon national, régional et local en ce qui concerne la promotion de meilleurs transports en appui au développement économique.

Douanes et immigration

Conscients de ce qu'il est impossible de gérer séparément la frontière, le Canada et les États-Unis ont accru leur coopération dans un certain nombre de domaines. Au cours du sommet de 1995 entre le Premier ministre Chrétien et le président Clinton, le Canada et les États-Unis ont annoncé *l'Accord sur la frontière commune entre les deux pays*. Ensuite, à leur rencontre d'avril 1997, le Premier ministre et le président ont annoncé une nouvelle série d'initiatives canado-américaines destinées à encourager la circulation des personnes et des marchandises à la frontière commune et à protéger la santé et la sécurité. Toujours en 1997, Citoyenneté

et Immigration Canada (CIC) et le Service d'immigration et de naturalisation des États-Unis (INS) ont commencé à élaborer une approche stratégique régionale des questions relatives aux migrations dans le cadre de ce que l'on appelle *la Vision de la frontière*.

Les deux pays sont décidés à moderniser leur frontière commune afin de faciliter le commerce et les voyages légitimes, d'améliorer la conformité avec leurs lois, et de gérer efficacement les volumes croissants de marchandises et de voyageurs pour que les ressources et l'infrastructure soient soumises à de moins fortes pressions. La rationalisation et l'harmonisation des politiques et de la gestion frontalières, l'élargissement de la coopération à la frontière et au-delà, et la collaboration face aux menaces communes venant d'ailleurs que du Canada et des États-Unis figurent parmi les principes directeurs retenus pour la frontière commune au XXI^e siècle. Voici quelques exemples des progrès accomplis depuis 1997 :

Accord sur la frontière commune

- Heures de service prolongées et sécurité renforcée dans les petites collectivités frontalières en recourant à la technologie;
- Plus d'économies grâce à la construction d'installations frontalières communes et partagées. Des travaux sont en cours dans les locaux communs de trois postes frontières;
- Réduction des inspections des cargaisons routières en transit, qui sont ramenées de quatre à deux, ce qui permet aux entreprises de camionnage canadiennes et américaines de réaliser des économies substantielles;

- Adoption d'une loi canadienne visant à accorder des pouvoirs de police limités, sur une base réciproque, au personnel des douanes et de l'immigration américaines dans les zones aéroportuaires canadiennes de prédédouanement, et projet de mise en place d'un prédédouanement en transit dans d'autres aéroports canadiens que celui de Vancouver, où le programme pilote est un succès;
- Mise en œuvre de programmes qui accélèrent les formalités d'entrée des voyageurs à faible risque munis de laisser-passer qui arrivent par voie aérienne, routière ou fluviale/maritime (CANPASS au Canada et PORTPASS, notamment, aux États-Unis). Les deux pays ont décidé dernièrement d'élaborer un programme routier commun harmonisé afin de rationaliser le passage de la frontière et de le rendre plus fluide pour les voyageurs canadiens et américains, puis d'en évaluer ensemble les résultats;
- Le Centre de traitement des véhicules commerciaux a été construit à Fort Erie (Ontario) afin de rationaliser la circulation commerciale vers les États-Unis et de réduire la congestion au poste frontière. Il s'agit d'une aire de transit où les conducteurs de véhicules commerciaux peuvent stationner pour rassembler les papiers demandés par les douanes américaines, sans retarder le reste de la circulation. La congestion et les délais d'attente à la frontière en sont réduits et les formalités se déroulent mieux pour toutes les parties.

En 1999, les douanes canadiennes et le Service des douanes américain ont mis sur pied un programme d'agents de liaison afin de mieux comprendre le mode de fonctionnement des deux parties et d'améliorer la coopération et la coordination mutuelles dans l'élaboration d'initiatives découlant de l'Accord.

- Afin de combattre la menace croissante de la contrebande, les deux administrations douanières travaillent de concert pour mettre au point, fournir et partager du matériel de détection perfectionné de manière à pouvoir intercepter plus de produits de contrebande.
- Une étude conjointe des mesures de sécurité à la frontière a été entreprise dernièrement afin d'examiner les activités relatives aux communications, à la formation, à l'intégrité de la frontière, au partage des informations et aux processus de vérification appliqués par les douanes et l'immigration canadiennes et américaines pour lutter contre le terrorisme, la criminalité et la contrebande. L'étude visera aussi à cerner les meilleures méthodes de repérage du mouvement illégal de personnes et de marchandises et à se les communiquer afin de faire face plus efficacement à l'avenir à des situations menaçantes.

Vision de la frontière

Objectif : Définir une approche régionale commune des migrations qui, grâce à un partage d'informations et de renseignements, à la coordination des politiques, à des projets communs à l'étranger et à une coopération frontalière, permette de protéger l'intérêt public en renforçant l'intégrité de la frontière, tout en facilitant encore le passage.

L'approche se concentre sur les points suivants :

- Trouver des solutions aux problèmes que pose le contrôle de l'immigration à l'étranger, plus près de sa source.
- Utiliser des technologies de pointe dans les aéroports et aux postes frontières terrestres afin de faciliter le mouvement

de voyageurs de bonne foi, de contrôler les indésirables et d'échanger régulièrement des données et des analyses d'informations moyennant l'établissement de plates-formes communes.

- Mieux coordonner les politiques en matière de visas et les formalités de délivrance.
- Améliorer la coopération et la coordination le long de la frontière terrestre.

Des représentants du Citoyenneté et Immigration Canada (CIC), du Service d'immigration et de naturalisation des États-Unis (INS) et du Département d'État américain et s'efforcent de définir cette approche au sein de quatre groupes de travail qui s'intéressent à l'échange d'information et à la technologie, aux interceptions et au renseignement, aux visas et à la coordination des politiques, et à la coordination le long de la frontière terrestre. Voici des exemples des progrès accomplis à ce jour :

- La signature d'une entente sur la communication de renseignements afin de faciliter l'échange d'informations sur l'immigration clandestine.
- La mise en place d'un processus permettant de partager systématiquement et régulièrement des informations sur des terroristes connus ou présumés afin de les repérer rapidement.
- L'analyse conjointe des tendances en matière d'immigration clandestine dans les deux pays, afin d'élaborer et de coordonner des stratégies de prévention.

- La mise en place d'un processus d'échange d'information sur les pratiques en matière de délivrance de visas, afin de parvenir à coordonner les politiques relatives à l'exemption de visa.

Criminalité transfrontalière et terrorisme international

En avril 1997, le Premier ministre Chrétien et le président Clinton ont décidé de créer un mécanisme de consultation bilatéral afin de lutter contre la criminalité transfrontalière. Le *Forum sur la criminalité transfrontalière*, que dirigent le Solliciteur général du Canada et le Procureur général des États-Unis, se réunit tous les ans depuis septembre 1997. Sa quatrième réunion a eu lieu en juin 2000, à Washington.

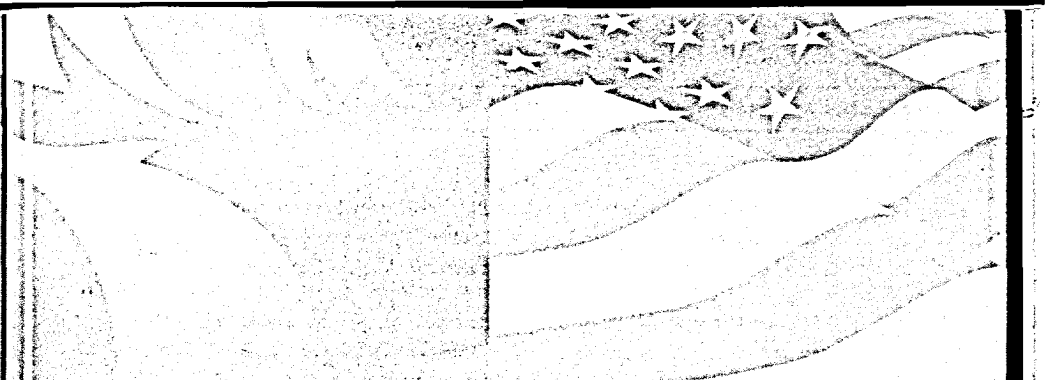
Sous la supervision du Solliciteur général du Canada et du Procureur général des États-Unis, le Forum rassemble des représentants des deux pays qui examinent les problèmes posés par les crimes transnationaux, comme la contrebande, le crime organisé, le télémarketing frauduleux, le blanchiment d'argent, les disparitions d'enfants et leur enlèvement par leur père ou leur mère, les crimes commis à l'aide d'ordinateurs et d'autres problèmes transfrontaliers qui apparaissent. Jusqu'ici, il a permis d'améliorer la coopération et le partage d'information entre nos deux pays, ce qui est une priorité pour les deux parties dans la lutte contre le crime organisé. La coopération et la collaboration qui favorise le Forum sur la criminalité permet aussi de renforcer l'intérêt des deux pays pour la lutte contre le crime organisé transnational et de redoubler d'efforts dans ce domaine.

Côté canadien participent au Forum sur la criminalité le Solliciteur général du Canada, la Gendarmerie royale du Canada, le Service canadien des renseignements criminels, Citoyenneté et Immigration Canada, Justice Canada, l'Agence

canadienne des douanes et du revenu, ainsi que les forces de police provinciales et locales. Côté américain y participent le Department of Justice, les bureaux des procureurs, le Federal Bureau of Investigation, la Drug Enforcement Administration, le Service d'immigration et de naturalisation, le Service des douanes, les services secrets, Alcohol, Tobacco and Firearms, le Internal Revenue Service, et les autorités régionales locales et des États. Le Forum lui-même se réunit une fois par an, mais il poursuit ses travaux tout au long de l'année par le biais de sous-groupes sur l'application de la loi, le renseignement, les poursuites et le télémarketing frauduleux. Le Forum et ses sous-groupes ont déjà permis de renforcer la collaboration et les liaisons, de prendre des initiatives législatives, d'élaborer des évaluations bilatérales des menaces et de mieux coordonner les mesures d'application de la loi. Des crimes internationaux de plus en plus complexes menacent notre prospérité et notre sécurité communes. Pour les combattre, les collectivités, les gouvernements et l'industrie doivent travailler de concert dans le cadre d'une approche coordonnée.

Le Canada et les États-Unis coordonnent également la lutte antiterroriste par le biais du **Groupe bilatéral consultatif sur l'antiterrorisme (GBC)**. Ce dernier, qui a été créé en 1998, réunit tous les ans des représentants des organismes et des ministères des deux gouvernements qui participent à la lutte contre le terrorisme. De plus, la coopération est quotidienne entre les organismes et les ministères des deux pays, plus précisément entre leurs fonctionnaires, afin de progresser concrètement sur le terrain. Par exemple, le Canada et les États-Unis organisent des stages de formation conjoints de hauts fonctionnaires et de décideurs afin de renforcer les

capacités d'action commune, et ils réalisent ensemble des projets de recherche et de développement afin de renforcer les capacités de lutte antiterroriste.



Annex 2 : Liste des participants à la première réunion du PCEU

PCEU I

Niagara-on-the-Lake (Ontario) - Buffalo (New York)

11 et 12 avril 2000

Allen, Jon	Ministre conseiller (Politique), Ambassade du Canada
Baillie, John	Directeur des relations avec le gouvernement, Kodak Canada
Baird, Peter	Baird and Associates
Ballard, David	Agent de liaison avec la frontière canadienne, Service des douanes des États-Unis
Barrett, Dave	Freed Maxick Sachs & Murphy, PC
Barrus, Winston	Directeur de district par intérim, Buffalo, U.S, INS
Bennett, James	Associé, Watson, Bennett, Collogan, Johnson & Schechter, LLP
Berstein, Karen	Council for International Visitors
Best, Gina	Apex Transportation
Bivens, Allen	Phillips, Lytle, Hitchcock, Blaine and Huber
Black Abolins, Jennifer	Membre du Cabinet du gouverneur Ridge (PA)
Blake, Colleen	Directrice générale, Festival Shaw
Boger, Katherine	Assistante de projet, Council for International Visitors
Boswell, Donald	Président, WNY Public Broadcasting Association
Bowles, George	Directeur, Politique frontalière, Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)
Bradley, Jim	Député, St Catherines
Brennen Taylor, Mary	Membre du bureau du représentant Quinn du Congrès américain (NY)
Brown, Clinton	Président, Clinton Brown Company Architecture, PC
Brownlow, Barry	Hamilton and District Chamber of Commerce
Bruce, Laura	Consultante principale, OEB International
Buckley, Noel	Président, Niagara Falls Canada Visitor and Convention Bureau
Budney, Albert	Président, Niagara Mohawk Power Corp.
Burke, Michael	Directeur des relations avec le gouvernement, Association de camionnage de l'Ontario

Burmester, Clyde	Président, Niagara County Legislature
Caton, Margaret	Agent économique, ambassade des États-Unis à Ottawa
Connor, William	Chef de la direction, Niagara Economic and Tourism Corp.
D'Avignon, Michel	Sous-solliciteur général adjoint par intérim, Canada
Darmody, Steve	Conseiller juridique, 9th District Command, Garde côtière américaine
Dawson, James	Directeur exécutif, Niagara International Trade Council
Dayer, Roberta	
DeCarme, David	Chef de division, Maritime Surface and Facilitation, Département des transports des États-Unis (DOT)
Di Sanza, Emile	Directeur, Politique des transports routiers, Transports Canada
Donaldson, Holly	Niagara International Trade Council
Doolittle, Timothy	Directeur, Upstate Region, Cabinet du gouverneur de l'État de New York
Draves, Larry	Vice-président, Canadian Business Group, M&T Bank
Dyster, Paul	Bureau du maire Elia (Niagara Falls)
Epstein, Howard	Freed Maxick Sachs & Murphy, PC
Filip, Renee	Directrice, Initiatives stratégiques, Ciminelli Development Company, Inc.
Flickinger, Bonnie	Rainbow Lectures
Ford, Jim	Directeur régional, Niagara Project, NY Power Authority
Foxcroft, Ron	Président, Fluke Transportation
Fullworth, Cheryl	Directrice de compte, AIMM Transatlantic Business Development
Gandell, Allen	Directeur général, Niagara Falls Bridge Commission
Gardner, Arnold	Kavinoky and Cook
Gibbard, Paul	Directeur adjoint, Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI)
Giffin, Gordon	Ambassadeur des États-Unis au Canada
Goathe, Greg	Directeur général, Direction de l'orientation stratégique des programmes, Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC)
Grant, Kerry	Doyen des arts et des sciences, Université de Buffalo
Greene, Robert	Directeur associé et chef de la direction, Phillips, Lytle, Hitchcock, Blaine and Huber
Hahn, Larry	Directeur des affaires réglementaires, Livingstone International (Canada)
Haynal, George	Sous-ministre adjoint pour les Amériques, MAECI
Hoogland, Laura	Directrice principale des programmes, Council for International Visitors
Hryniak, Michael	Commissaire adjoint, U.S. INS
Huddle, Pancho	Consul général des États-Unis, Toronto
Hunt, Baxter	Responsable de secteur (Canada), Département d'État américain

Annex 2 : Liste des participants à la première réunion du PCEU

Hulshoff, Laree	Premier vice-président, Investissements, Smith Barney, Inc.
Hvilivitzky, Tanya	Directrice des relations publiques, Casino Niagara
Iannarelli, Joe	Business First
Jablonski, Joseph	
Jensen, Cary	Directeur des relations internationales, Université de Rochester
Jockin, Hubert	
Kadas, Robert	Conseiller spécial auprès du ministre des Affaires étrangères (MAECD)
Kane, James	Directeur régional, bureau du sénateur Moynihan (NY)
Kaufman, Allan	Vice-président, Affaires publiques et juridiques, United Parcel Service (Canada)
Kelley, Barbara	Vice-présidente, Communications, Bausch and Lomb, Inc.
Keyes, Robert	Premier vice-président, Relations internationales, Chambre de commerce du Canada
Knopse, Christopher	Membre du bureau du représentant du Congrès américain Reynold (NY)
Kilundzic, Dan	Agent, politique et économie, Consulat général du Canada, Buffalo
Kowalewski, Ed	Spécialiste du commerce international, Empire State Development
Krueger, Karen	Ministre conseiller adjoint, politique, Ambassade des États-Unis à Ottawa
Kwong, Ralph	Agent administratif, Consulat général des États-Unis, Toronto
Lefebvre, Denis	Commissaire adjoint, ACDR
Loewen, Chuck	Peace Bridge Duty Free
Maebly, Leslie	Membre du Cabinet du gouverneur Pataki (New York)
Magellen, David	Développement du commerce transatlantique, AIMM
Manzor, Benny	Drug Enforcement Agency (DEA), attaché, Ambassade des États-Unis, Ottawa
Mariano, James	Directeur, Buffalo Export Assistance Center
Markoff, Kathy	Directrice du Centre national de service à la clientèle, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
Mathews, Karen	Adjointe au procureur de comté, Bureau du procureur du comté d'Érie
Matton, Susan	Vice-présidente, Services commerciaux, Plattsburgh North Chamber of Commerce
Maves, Bart	Député, Niagara Falls
Mazon, Brad	Directeur exécutif, BCWA/CIV
McBride, Terry	Membre du Conseil d'administration et président du Comité des douanes et de l'accès aux marchés, Alliance des exportateurs et des manufacturiers
McConnell, James	Directeur, Canada-U.S. Trade Center, U.B.
McKernan, KimMarie	Analyste des études de marchés internationaux, ACTS Testing Labs, Inc.
Medulun, Greg	Casino Niagara

Mehrtreler, Kathleen	Première adjointe auprès du procureur général des États-Unis, New York Western District
Meister, Lee	Directeur, Canadian Office, État de New York
Mitchell, Kerry	Agente des relations publiques, Consulat général du Canada, Buffalo
Mitchell-Peterson, Simone	Directrice exécutive et chef de la direction, Girl Scout Council of Buffalo & Erie County
Moore, Amy	Directrice de programme, Buffalo Council on World Affairs
Moreau, Ken	Adjoint exécutif, sous-solliciteur général principal, Solliciteur général du Canada
Mountain, Tom	Vice-président exécutif, PBB Logistics
Nixon, Martha	Sous-ministre adjointe, Opérations, CIC
Norman, Earnest	Watson, Bennett, Colligan, Johnson & Schechter, LLP
O'Dea, Frank	Président, CharlingDea
O'Donnell, Denise	Procureur des États-Unis, New York Western District
O'Donnell, Jack	Membre du bureau du sénateur Schumer (N.Y.)
O'Shea, Deborah	Atlantic Corridor
Orlando, Nick	Vice-président exécutif, Cosma International
Optician, Mitch	Agent économique, Consulat général des États-Unis, Toronto
Parass, Dennis	Président, Handling Specialty Manufacturing Inc.
Patterson, Dan	Président, Niagara College
Payne, Hal	Buffalo State College
Pearch, Jim	Peace Bridge Duty Free
Pennachetti, Leonard	Président, Wine Council of Ontario, et propriétaire, Cave Springs Winery
Phillips, James D.	Directeur exécutif, CanAM Border Trade Alliance
Piatek, Anthony	
Plonka Deanne	Contrôleur, Child & Adolescent Treatment Services
Poetschke, Robert	Consulat général du Canada, Seattle
Ponticello, Christine	Directrice de programme, Buffalo Niagara Enterprises
Ranger, Louis	Sous-ministre adjoint, Transports Canada
Redekop, Wayne	Maire de Fort Erie
Rich, Luke	Vice-président - directeur régional, Empire State Development
Rigby, Tim	Maire de St. Catherines
Rivait, Donald	Directeur, douanes canadiennes, Daimler Chrysler (Canada)
Robinson, Ross	Président, Dîner-spectacle Oh Canada?!
Robson, Doug	Chef de la direction, Chambre de commerce de l'Ontario
Romanin, Renato	Agent principal du développement économique, Niagara Economic and Tourism Corp.
Romero, Peter	Secrétaire adjoint par intérim, Western Hemisphere Affairs, Département d'État américain
Romoff, Mark	Consulat général du Canada, Buffalo

Annex 2 : Liste des participants à la première réunion du PCEU

Rubin, Irving	Directeur exécutif, Coalition des transports à la frontière de l'Est
Rudnick, Andrew	Président, Buffalo-Niagara Partnership
Rutenber, Timothy	Vice-recteur, Association for International Education
Ruth, Thomas	Vice-président, Ventes, Livingstone International, Inc.
Ryan, Joseph	Cabinet du maire Masiello (Buffalo)
Sachs, James	Administrateur, Freed Maxick Sachs & Murphy, PC
Sava, Jennifer	Inspectrice en chef adjointe, U.S. INS
Savarino, Samuel	Président, ADF Construction Corp.
Saxton, Paul	Directeur, Office of Canadian Affairs, Département d'État américain
Schecter, Norbert	Partner, Brock, Schecter & Polakoff
Schoeny, Steven	Membre du Cabinet du gouverneur Taft (OH)
Schreiber, Jack	Vice-président, HSBC Bank USA
Sheppit, William	Directeur général, Règlement des cas, CIC
Smolik, Robert	Ministre conseiller (Affaires économiques), Ambassade des États-Unis, Ottawa
Snodgrass, Coral	Président, Département de la gestion et du marketing, Canisius College
Soluri, Richard	Maire de Lewiston
Stachura, Edward	URS Greiner, Inc.
Stevenson, Robert	Président et chef de la direction, Eastman Worldwide
Stites, Richard	Agent des relations publiques, Consulat général des États-Unis, Toronto
Taylor-Lee, Gordon	Direction des relations générales avec les États-Unis, MAECI
Trotter, Robert	Commissaire adjoint, Service des douanes des États-Unis
Van Beek, Stephen	Sous-secrétaire délégué, U.S. DOT
Viola, Art	Maire de Niagara-on-the-Lake
Wallace, Debra	Adjointe du doyen, Knowledge Management Initiatives, Faculty of Information Studies, Université de Toronto
Welsh, Michael	Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis, MAECI
Weese, Robert	Vice-président, Relations extérieures et avec le gouvernement, GE Canada
Whelan, Paul	Consulat général du Canada, Buffalo
Williams, Cam	Ruch and Williams
Wilson, David	Directeur général pour les États-Unis et le Canada, vice-président, Eastman Kodak
Wilson, Joseph	Directeur du Bureau des douanes, Service des douanes américain, Buffalo
Worden, Lynne	Directrice, Commerce, GM Corporation (Canada)
Zimmerman, Debbie	Municipalité régionale de Niagara

PCEU II

Vancouver (Colombie-Britannique) - Blaine (Washington)

22 et 23 juin 2000

Agnew, Bruce	Directeur exécutif, Discovery Institute
Alper, Don	Directeur des études canadiennes, Western Washington University
Anderson, David K.	Président de PACE, avocat
Anderson, Glen	Gendarmerie royale du Canada (GRC), Douanes et Accise, Vancouver (Colombie-Britannique)
Anderson, John	Directeur de programme, Washington Department of Community Trade and Economic Development
Anderson, Richard S.	Bureau régional - Prairie/Territoires, Citoyenneté et Immigration Canada (CIC)
Anderson, Val J.	Membre de l'Assemblée législative (MAL), Vancouver Langara
Ardiel, Heather	Gestionnaire du point d'entrée, CIC
Aversa, Marty	Consul, Consulat général des États-Unis, Vancouver
Ballard, David	Agent de liaison avec la frontière canadienne, Service des douanes des États-Unis
Baker, Dale	Chef de police, Police de Ferndale (WA)
Bass, Gary	Surintendant principal, Direction des crimes graves, Division « E », GRC de Vancouver (Colombie-Britannique)
Beason, Ken	Directeur général, Gestion de la politique gouvernementale
Begg, Kevin	Directeur, Direction des services de police, Comité de coordination de la lutte contre le crime organisé (Colombie-Britannique)
Berton, Giny	Présidente, Commission du Port de Bellingham
Bellister, John	Lieutenant, Police de Linden, Linden (WA)
Black, Gord	Inspecteur, GRC, Détachement de Surrey, Surrey (Colombie-Britannique)
Bond, Robert	Agent responsable à demeure, Services secrets américains
Boos, Greg	Avocat, Border Trade Alliance
Bowles, George	Directeur, Politique frontalière, CIC
Branson, Tim	
Bronson, Karen	Washington Department of Community Trade and Economic Development for Canada and Latin American
Brown, Errol	Amiral, 13th District Command, Garde côtière américaine
Brown, Norma	Relations publiques, Consulat général des États-Unis, Vancouver
Carroll, Elizabeth	Bureau of International Narcotics and Law Enforcement, Département d'État américain
Carney, Patricia	Sénatrice canadienne
Cartwright, Ron	Président, Chamber of Shipping
Cessford, Jim	Police de Delta, Delta (Colombie-Britannique)

Chan, Raymond	Député, Richmond (Colombie-Britannique)
Chang, Michael	Chef consulaire, Consulat général des États-Unis
Chapman, Bruce	Président, Discovery Institute
Charles, Anne	Directrice, Direction des relations transfrontalières, MAECI
Cheng, Nellie	SCHL
Chiu, Gordon	Directeur, Développement commercial, Autorités portuaires de Vancouver
Clifford, Wayne	Sous-ministre adjoint, Relations internationales et intergouvernementales de l'Alberta
Coleman, Bob	Direction du District de Seattle, U.S. Immigration and Naturalization Service (INS)
Collins, Mary	Présidente, Amarok Holdings
Connelly, Mark	Directeur général, Agence canadiennes des douanes et du revenu, ACDR
Conroy, Hugh	CGTI, Analyse des politiques et de la recherche
Cook, Kevin	Consulat général du Canada, Seattle
Cormier, Michael P.	Maître de port adjoint, Port de Vancouver
Costaris, George	Consulat général du Canada, Détroit
Daniell, Paul	Castadia Institute
Daniels, Barry	Chef de police, Police d'Abbotsford, Abbotsford (Colombie-Britannique)
Dansereau, Claire	Sous-ministre, Ministry of Transportation and Highways (Colombie-Britannique)
Deacon, Jamie	Directeur, Direction de la lutte contre le crime organisé
Delgaty, Blake	Directeur régional, ACRD, Vancouver (Colombie-Britannique)
Del Re, Frank	Agent spécial, Drug Enforcement Agency (DEA), Blaine (WA)
Del Vecchio	Ministre conseiller (Affaires politiques), Ambassade des États-Unis, Ottawa
Di Sanza, Emile	Directeur, Politique des transports routiers, Transports Canada
Dobell, Ken	
Dolsen, Brian	Sous-ministre adjoint, Ministry of Small Business, Tourism and Culture, (Colombie-Britannique)
Douglas, David	Chef, Organized Crime Agency of British Columbia, Vancouver (Colombie-Britannique)
Drummond, Douglas	Maire de Burnaby
Duncan, Mark	Directeur général régional, Région du Pacifique, Transports Canada
Elfo, Bill	Chef de police, Police de Blaine, Blaine (WA)
Entem, Mustafa	Membre du Canadian Club
Evans, Ruby	Ancien président de WCC
Fairchild, Lon	Consulat général des États-Unis, Vancouver
Fast, Don	Sous-ministre adjoint, Ministry of Environment, Lands and Parks (Colombie-Britannique)

Fearson, Margaret	Directrice de port divisionnaire, Service des douanes américain, Blaine (WA)
Fanelly, Mike	Attaché adjoint extérieur, Bureau of Tobacco, Alcohol and Firearms, Consulat général des États-Unis, Vancouver
Ferguson, Ian	Président et chef de la direction, West Coast Group
Fisher, Jim	Coordonnateur de détachement, GRC, White Rock (Colombie-Britannique)
Fisman, Ronald	Avocat, spécialiste de l'immigration aux États-Unis
Flago, Mike	Chef, DEA, Blaine (WA)
Forseth, Paul E.	Député, New Westminster-Burnaby (Colombie-Britannique)
Friesen, L.J.	Friesen Electric International Inc.
Gajole, David	Directeur des ventes, Gray Line of Seattle
Gibbard, Paul	Directeur adjoint, Direction des relations trans frontalières avec les États-Unis, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI)
Giegrich, Steve	Consul, Consulat général des États-Unis, Vancouver
Gordon, Peter	Directeur régional adjoint, Inspections, U.S. INS
Gosal, John	Direction des relations transfrontalières avec les États-Unis (MAECI)
Grant, W.N. Bill	Président, Consolidated First Fund
Greenwood, Raymond	Vancouver Fireworks Society
Grewal, Gurmant	Député, Surrey Central (Colombie-Britannique)
Gunn, Ruth	Consulat général du Canada, Seattle
Hall, Mike	Enquêteur, Police de Port Angeles, Port Angeles (WA)
Hardy, Tom	Directeur de bureau extérieur de Seattle, Service des douanes américain
Harvey, Dale	Directeur exécutif, B.C. Institute for Studies in International Trade
Haugen, Chris	Chef de police, Police de Sumas, Sumas (WA)
Hayes, Ron	Directeur du port divisionnaire de Seattle, U.S. INS
Haynal, George	Sous-ministre adjoint pour les Amériques, MAECI
Higginbotham, John	Ambassade du Canada, Washington
Howard Neil	Vice-président, Affaires extérieures
Hrinyak, Michael	Commissaire adjoint aux inspections par intérim, U.S. INS
Hull, James	Amiral, 9 th District Commander, Garde côtière américaine
Hunt, Baxter	Responsable de secteur (Canada), Département d'État américain
Ip, Kelly	Ancien président du Canadian Club
James, Carry	Chef de patrouille, Blaine, U.S Border Patrol
James, Jeanette	Législatrice d'État (Alaska)
Jilk, Stephen	Ville de Lynden
Jolly, Carol	Conseillère principale en politique pour les ressources naturelles, Cabinet du gouverneur de l'État de Washington

Josephson, Bob	Administrateur de la région de Mount Baker, Washington DOT
Kadas, Robert	Adjoint spécial auprès de l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Affaires étrangères
Kang, Charles	Sous-ministre, B.C. Ministry of Employment and Investment
Keller, Dave	Agent du renseignement, Blaine, U.S. Border Patrol
Kelly, Charles	Éditeur, New Pacific Communications
Kennedy, Lynne	Membre du Conseil de la ville de Vancouver
Kingham, Ian R.	Président, GMK Transportation Planning and Engineering LTD
Knott, Lyall D.	Consul honoraire de Tunisie
Kohnke, James E.	Directeur, Ventes et marketing au Canada, Tote-Alaskan Ocean Express
Krueger, Karen	Ministre conseillère adjointe, Ambassade des États-Unis, Ottawa
LaFranchi, Michael	Agent responsable à demeure, Bureau of Diplomatic Security, Seattle (WA)
Landry, Paul	
Laster, Molly	Cascadia Institute
Lawson, Edward	Sénateur canadien
Lee, Philip	A&A Contract Custom Brokers
Lefebvre, Denis	Commissaire, ADRC
Li, Kenneth	Banque HSBC, Canada
Lindstrom, Ted	Adjoint de l'amiral Errol Brown, Garde côtière américaine
Llorens, Hugo	Consul général, Consulat général des États-Unis, Vancouver
Lowell, Jack	Enquêteur, Police de Port Angeles, Port Angeles (WA)
Matthiesen, Brigit	Ambassade du Canada, Washington
Mayhon, Diedre	Office of Investigations, administration centrale, Service des douanes américain
Mayne, Jack	Asian Pacific Journal
McAlaster, Sean	Directeur, Carrier Incentive Programs, Insurance Company of B.C.
McDonald, Wendy B.	Président et chef de la direction, B.C. Bearing Engineers Limited
McWhinney, Ted	Député, Vancouver Quadra (Colombie-Britannique)
Melymick, Wayne	Inspecteur, Direction des enquêtes spéciales, Police de Vancouver
Mercier, Rick	Attaché, Service des douanes américain, Ambassade des États-Unis, Ottawa
Meredith, Val	Députée, South Surrey-White Rock-Langely
Miller, James	Directeur exécutif, Whatcom County
Miller, Keith	Chef de patrouille adjoint, Blaine, U.S. Border Patrol
Miller, Melissa	
Mills, John	Directeur régional, Coordination

Moran, Brian	Chef de section, Criminal Justice Division, Bureau du procureur général de l'État de Washington
Moran, Peter	Chef de patrouille, Buffalo, U.S. Border Patrol
Morgan, Tyler	Agent spécial, Service des douanes américain, Blaine (WA)
Morrison, Matt	Directeur exécutif, Pacific Northwest Economic Region
Nelson, Christopher D.	Sous-ministre adjoint, Ministry of Employment and Investment (Colombie-Britannique)
Nesmitt, Ron	Agent spécial responsable adjoint, Federal Bureau of Investigation (FBI), Seattle (WA)
Norisue, Keiko	Présidente, Royal International College
Norton, Peter	Président, FSC Financial Services Center Inc.
Oppal, Wallace T.	Juge de la Cour suprême de la Colombie-Britannique
O'Shea, Kevin	Consulat général du Canada, New York
Ogilvie, Keith	Conseiller principal, Relations internationales, Intergovernmental Relations Secretariat (Colombie-Britannique)
Okamoto, John	Administrateur, région du Nord-Ouest, Washington DOT
Osbourne, Deborah	Représentante du bureau de Ja Inslee
Owen, Philip	Maire de Vancouver
PACE Group	Commanditaire
Pazhouh, Jan	Ministère des Transports de la Colombie-Britannique
Pflaumer, Kate	Procureur adjoint des États-Unis, Seattle
Pinnich, Harry	Attaché juridique adjoint, FBI, Ambassade des États-Unis, Ottawa
Plant, Geoff	MAL, Richmond-Stevenson (Parti libéral)
Preshaw, Terry T.	Avocat
Poetschke, Robert	Consul, Consulat général du Canada, Seattle
Ramstead, Erik	Chef de police, Police d'Everson, Everson (WA)
Ranger, Louis	Sous-ministre adjoint, Transports Canada
Rhodes, Steve	Directeur exécutif, Pacific Corridor Enterprise Council
Roberts, David	Vice-consul général de Grande-Bretagne, Vancouver
Robinson, Gordon	Sous-ministre adjoint, Economic Development Division, Ministry of Employment and Investment (Colombie-Britannique)
Rochon, Jacques	Directeur, Politique routière
Romero, Peter	Secrétaire adjoint par intérim, Western Hemisphere Affairs, Département d'État américain
Romoff, Mark	Consulat général du Canada, Buffalo
Roper, Tony	Président, Chamber of Shipping
Ross, John	Directeur de division, Bureau of Tobacco, Alcohol and Firearms, Division extérieure de Seattle
Sandell, Dean	Shérif adjoint, comté de Whatcom, Bellingham (WA)
Sangsari, Jennifer	Spécialiste des services de banque d'investissement
Savas, Daniel	Vice-président, Agnus Reid Group
Savich, John	Directeur adjoint, Washington Office of Trade and Economic Development

Annex 2 : Liste des participants à la première réunion du PCEU

Saxton, Paul	Directeur, Office of Canadian Affairs, Département d'État
Schmidt, Greg	Directeur de cabinet de l'honorable Herb Gray, vice-premier ministre
Schmidt, Werner	Député, Kelowna (Colombie-Britannique)
Scorey, Bev	Cascadia Institute
Sekora, Lou	Député, Port Moody-Coquitlam (Colombie-Britannique)
Shinkman, Buck	Agent des relations publiques, Ambassade des États-Unis, Ottawa
Shrine, Jack	Inspecteur, GRC, Chilliwack (Colombie-Britannique)
Simmons, Roger	Consul général du Canada, Seattle
Smolik, Robert	Ministre conseiller (Affaires économiques), Ambassade des États-Unis, Ottawa
Sohlberg, Mary	Capitaine de corvette, Garde côtière américaine
Stewart, Gail	Directrice de district, Pacific Highway, ADRC
Taylor, Chris	Directeur général, CIC, Vancouver (Colombie-Britannique)
Taylor, David	Office of Investigations, administration centrale, Service des douanes américain
Taylor-lee, Gordon	Direction des relations générales avec les États-Unis, MAECI
Terrell, Glen	Chambre de commerce de Victoria (Colombie-Britannique)
Trotter, Robert	Commissaire adjoint et coordonnateur, Office of Strategic Trade and Northern Border, Service des douanes américain
Tureaud, Rodney	Bureau de Seattle, Service des douanes américain
Turner, Patricia	Ancienne présidente de WCC
Unger, John	Chef de police adjoint, Direction des enquêtes, Police de Vancouver
Valentine, Bill	Sous-ministre, Ministry of Fisheries (Colombie-Britannique)
Van Beek, Stephen	Sous-secrétaire délégué et directeur, Office of Intermodalism, U.S. DOT
Vanderyacht, Dale	Président, Border Brokerage Co., Inc.
Vogel, Paul	Adjoint de l'amiral James Hull, Garde côtière américaine
Wainstanley, Andrew	Administrateur, Canadian Club
Wall, Dale	Sous-ministre adjoint, Local Government Department, Ministry of Municipal Affairs (Colombie-Britannique)
Wallace, Bill	Directeur, Northwest Region, Washington Department of Natural Resources
Wallace, Paul	Membre du Canadian Club
Welsh, Michael C.	Directeur, Direction des relations générales avec les États-Unis, MAECI
Whaley, Doug	Bureau du procureur des États-Unis, Seattle
White, Ted	Député, North Vancouver
Wynnwilliams, Andrew	Chambre de commerce de la Colombie-Britannique
Zelenika, Brian	Inspecteur, Service canadien des enquêtes de sécurité, Vancouver (Colombie-Britannique)