

Sécurité du périmètre  
et compétitivité  
économique



Perimeter Security  
and Economic  
Competitiveness

# Considérations pour la gestion des perturbations de la circulation à la frontière canado-américaine

2012



Sécurité publique  
Canada

Public Safety  
Canada

La frontière séparant les États-Unis du Canada est la plus longue au monde; elle s'étend sur 8 891 km et traverse 13 États et huit provinces/territoires. La frontière contribue à une relation commerciale entre le Canada et les États-Unis qui s'élevait à 429,6 milliards de dollars en 2009. Il s'agit de la relation commerciale bilatérale la plus importante au monde. Chaque année, plus de cinq millions de camions traversent la frontière canado-américaine à des fins commerciales. La valeur des biens transportés dans ces camions était d'environ 247,6 milliards de dollars en 2009. De plus, environ 300 000 personnes franchissent la frontière chaque jour, ce qui montre bien que la frontière est un rouage important de la vie socio-économique. Les délais de traitement des personnes ou des biens entraîneront des congestions routières pouvant avoir une incidence négative sur l'économie et le mode de vie des deux pays.

Certains événements peuvent causer des perturbations à la frontière qui réduisent considérablement les activités d'un ou de plusieurs points d'entrée et peuvent même causer leur fermeture. Dans le cadre de ces événements, un groupe vaste et unique d'intervenants doit agir rapidement et efficacement pour gérer la congestion routière à la frontière, notamment en redirigeant les voitures vers d'autres postes frontaliers, des zones de triage ou d'attente. Même si la Customs and Border Protection (CBP) des États-Unis et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) travaillent en étroite collaboration pour gérer les activités quotidiennes aux points d'entrée, une perturbation à grande échelle de la frontière nécessitera une coordination avec les intervenants responsables de la gestion de la circulation, y compris les secteurs public et privé, les organismes d'application de la loi, les diverses administrations (d'échelle locale, provinciale, territoriale et d'État) et les médias. Avant qu'une perturbation à grande échelle ne survienne, ces intervenants doivent veiller à pouvoir communiquer efficacement entre eux, mettre en place des procédures et des processus transfrontaliers et déployer des ressources permettant de répondre aux besoins particuliers en matière de gestion de la circulation.

Le présent document est inspiré d'une série d'ateliers sur la circulation frontalière tenus à Niagara Falls (NY), à Blaine (WA) et à Grand Forks (ND) en 2010. Le département de la Sécurité intérieure des États-Unis et Sécurité publique Canada ont organisé ensemble les ateliers, qui ont vu la participation de membres des secteurs public et privé des deux pays, qui visaient à discuter de la gestion de la circulation près de la frontière en cas de perturbation. Les participants représentaient de nombreuses organisations américaines et canadiennes, notamment des organismes d'application de la loi, de gestion des urgences, des organisations frontalières, des administrations locales, provinciales, territoriales et fédérales, ainsi que des gouvernements des États. Des représentants de diverses industries internationales (camionnage, livraison et courtage) ont également participé aux ateliers.

Le document fournit un cadre de planification de la gestion des perturbations de la circulation à la frontière qui nécessite la participation et la coordination de nombreuses organisations. Il désigne les intervenants principaux du milieu frontalier et précise les points à considérer dans le cadre de l'élaboration ou de la mise à jour des plans de gestion de la circulation (personnes et biens) vers la frontière et à partir de celle-ci en cas de perturbation importante de la circulation. Il ne s'agit pas d'un document normatif, mais plutôt d'un document destiné à soutenir l'élaboration de plans de gestion de la circulation qui tiennent compte des exigences et des considérations locales. Les considérations décrites dans le présent document sont regroupées en cinq sections :

- préparation;
- communications et gestion de l'information;
- gestion des ressources;
- commandement et gestion;
- gestion et maintenance continues.

Chaque section définit des mesures et des questions précises dont doivent tenir compte les intervenants lorsqu'ils élaborent et mettent à jour un plan de gestion de la circulation. Ces mesures et questions ne sont pas obligatoires ni exhaustives. Il s'agit d'un point de départ pour stimuler la discussion sur les prochaines mesures et options. Le présent document peut aider les intervenants du milieu frontalier à élaborer les arrangements et les plans nécessaires à une gestion efficace de la congestion routière associée aux retards à la frontière.

## Préparation

La préparation est indispensable à l'atténuation des incidents et sera essentielle à la gestion efficace d'une congestion à grande échelle causée par des perturbations et des retards à la frontière canado-américaine touchant l'un ou l'autre des pays. Il est impératif, avant un incident, que tous les intervenants mettent en place des liens étroits d'échange d'information et qu'ils élaborent, testent et mettent régulièrement à jour des plans locaux ou régionaux d'intervention en cas d'incident, y compris des plans de gestion de la circulation.

Mesures à examiner	Questions à examiner
Préciser les intervenants et les installations qui joueront un rôle crucial avant et pendant une perturbation à la frontière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les éléments nécessaires du secteur public sont-ils représentés (leaders des administrations fédérales, provinciales, territoriales, locales, tribales et des gouvernements des États, organismes d'application de la loi et de gestion des urgences, organismes de réglementation dont les règlements pourraient devoir être ignorés ou au sujet desquels il pourrait être nécessaire de prendre des mesures particulières, autorités frontalières, responsables du transport, etc.)?</li> <li>• Les principaux propriétaires et exploitants d'infrastructures essentielles sont-ils représentés (p. ex. les exploitants frontaliers, les courtiers en douanes, les représentants du secteur de l'énergie, les associations pour le commerce et le camionnage, les expéditeurs commerciaux, les services d'urgence, etc.)?</li> <li>• Des plans de continuité des opérations sont-ils en place pour pourvoir les postes principaux pouvant être laissés vacants immédiatement après une situation d'urgence (pendant que les membres du personnel répondent à des besoins relatifs à leur famille ou à leur domicile)?</li> <li>• Des plans de continuité des opérations existent-ils pour les cas où les installations habituellement utilisées pour appuyer les activités de gestion aux frontières seraient hors d'usage pendant une urgence?</li> <li>• Des plans de continuité des opérations existent-ils pour le cas où les infrastructures permettant l'accès à la frontière seraient hors d'usage pendant une urgence?</li> </ul>
Déterminer les rôles, les responsabilités et les besoins (information, ressources, etc.) des intervenants avant et	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comment les rôles et responsabilités sont-ils déterminés, répertoriés et communiqués aux intervenants avant ou pendant un événement?</li> <li>• Existe-t-il déjà des protocoles, des accords formels ou des arrangements qui décrivent les rôles et les responsabilités des intervenants (p. ex. des procédures de communication, des processus d'échange d'information, etc.)? Dans le cas</li> </ul>

<p>pendant une perturbation à la frontière.</p>	<p>contraire, serait-il avantageux pour les intervenants d'en mettre en place?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe-t-il un système pour aviser les intervenants lorsque les rôles et responsabilités de chacun sont modifiés?</li> <li>• La liaison est-elle assurée entre les intervenants et les partenaires chargés du réseau routier des provinces/territoires et des États, les organismes chargés du maintien de l'ordre et les autorités policières?</li> </ul>
<p>Concevoir un plan de gestion de la circulation à l'échelle régionale et locale qui tient compte des préoccupations en matière de continuité des opérations de planification ainsi que des procédures pour transférer les déplacements prioritaires (marchandises et personnes) vers la frontière et à partir de celle-ci.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quelle information inclure dans le plan de gestion de la circulation pour qu'il s'harmonise avec la structure de commandement sur les lieux d'incidents et les plans de gestion déjà en place?</li> <li>• Lorsqu'il existe plusieurs points de passage dans une région, le plan traite-t-il la région comme un seul point de passage ou prévoit-il une planification particulière à chaque point d'entrée?</li> <li>• Le plan tient-il compte de l'aide mutuelle pangouvernementale ou des ententes similaires déjà en place pour soutenir les opérations de gestion de la circulation pendant une perturbation à la frontière?</li> <li>• Le plan aborde-t-il les opérations ou les procédures de gestion de la circulation différemment en fonction de la nature de l'attente à la frontière (p. ex. une inondation, un incendie, une menace ou une attaque terroriste, etc.)?</li> <li>• Le plan prend-il en considération le type de marchandise à la frontière (p. ex. les marchandises dangereuses exigeant une livraison rapide, les biens périssables ou les médicaments)?</li> <li>• Le plan précise-t-il des procédures spéciales pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses pour la santé ou l'environnement?</li> <li>• Le plan précise-t-il des procédures d'urgence définies par un organisme responsable de la surveillance?</li> <li>• Le plan traite-t-il des différents niveaux de congestion de circulation et de la façon de les gérer (c.-à-d. 5-10-20 miles ou kilomètres de réserve, véhicules commerciaux ou utilitaires)?</li> <li>• Le plan envisage-t-il la façon de gérer les véhicules commerciaux ayant certaines restrictions (restriction de poids, marchandises prioritaires, horaires de passage à la frontière limités ou prolongés pour les véhicules commerciaux, etc.)?</li> <li>• Le plan indique-t-il les circonstances nécessitant l'établissement d'un centre de tri ou d'une aire de transit pour les véhicules utilitaires ou commerciaux en route vers la frontière? Le plan présente-t-il des procédures pour l'établissement de ces centres de tri ou de ces aires de transit et indique-t-il les autorités responsables?</li> </ul>
<p>Établir des communications bilatérales régulières avec les homologues transfrontaliers en ce qui concerne les retards à la frontière et les questions de gestion de la circulation (p. ex. l'ASFC et le CBP, la police d'État et provinciale, les gestionnaires des mesures d'urgence des États et des municipalités, les agents de la sécurité publique, les agents de la sécurité intérieure et les services des transports).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La région dispose-t-elle déjà d'un consortium d'instances intergouvernementales ou intersectorielles avec lequel coordonner ses opérations?</li> <li>• Les principaux intervenants devraient-ils se rencontrer régulièrement pour concevoir un plan de gestion de la circulation et régler les problèmes qui persistent en la matière?</li> <li>• Des exercices conjoints sont-ils prévus pour mettre à l'essai le plan de gestion de la circulation et y apporter les améliorations nécessaires?</li> </ul>

## Gestion des communications et de l'information

Les systèmes efficaces de gestion des communications et de l'information doivent être compatibles, évolutifs, portables, résilients et redondants pour soutenir une intervention coordonnée et efficace à la suite d'une perturbation à la frontière. Chaque intervenant doit avoir accès à un portrait opérationnel commun pour s'acquitter de ses fonctions et échanger de l'information avec d'autres pour veiller à ce que les décisions soient fondées sur une information opportune, pertinente et exacte.

Mesures à examiner	Questions à examiner
Établir ou mettre au point un réseau de communications régional interopérable pour soutenir l'échange d'information efficace entre les intervenants pendant une perturbation à la frontière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Y a-t-il des processus et des procédures permettant aux intervenants d'échanger de l'information avec des groupes ou des personnes (tant à l'échelle régionale que locale) en temps réel (y compris des processus de protection de l'information)?</li> <li>• Y a-t-il des systèmes de secours ou d'autres moyens de communication avec les intervenants si les principales méthodes échouaient ou n'étaient pas disponibles (plans d'urgence en matière de communications)?</li> <li>• Quels défis uniques présentent les communications transfrontalières en cas de perturbation à la frontière?</li> <li>• Est-ce que les systèmes de communications actuels des deux côtés de la frontière sont interopérables entre eux (p. ex. les systèmes qui peuvent communiquer ou établir des liens avec un autre système sans réduction d'efficacité)?</li> <li>• Est-ce que les intervenants des deux côtés de la frontière participent régulièrement à des exercices de formation commune portant sur l'utilisation des systèmes de communication communs aux deux pays?</li> </ul>
Déterminer les intervenants essentiels au soutien d'un réseau de communications robuste pendant une perturbation à la frontière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Est-ce que les coordonnées des intervenants sont diffusées et disponibles avant et pendant une perturbation de la frontière?</li> <li>• Quelle entité (personne, entreprise, organisation, système informatique, etc.) maintiendrait ou « posséderait » les coordonnées?</li> <li>• Comment les coordonnées du personnel et des autorités déployées provenant de l'extérieur de la région seraient-elles transmises aux intervenants dans la région?</li> <li>• Est-ce que le plan de gestion de la circulation répertorie les circonstances où il peut être nécessaire de nommer des agents de liaison mandatés pour coordonner l'échange d'information entre les organismes, les médias et le grand public?</li> </ul>
Déterminer les besoins en information des intervenants ainsi que les types de renseignements qui doivent être communiqués pendant une perturbation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Est-ce que le personnel chargé de l'application de la loi a besoin d'information précise pour gérer la circulation (p. ex. information au sujet de la durée des retards, itinéraires de recharge, mesures de sécurité renforcées)?</li> <li>• Si les gouvernements, la CBP ou l'ASFC établissent des priorités pour certaines marchandises commerciales particulières, avec qui échangeraient-ils cette information pour veiller à ce que les biens soient envoyés en premier à la frontière pour traitement?</li> <li>• Pendant un incident, est-ce que les intervenants doivent participer aux séances d'information régulières sur la connaissance de la situation avec les autres intervenants, soit par le moyen de conférences téléphoniques ou par d'autres formes de support, ou sont-ils encouragés à le faire?</li> <li>• Existe-t-il des exigences officielles en matière de production de rapports pour les intervenants (p. ex. séances de documentation horaires, conférences téléphoniques, bulletins de connaissance de la situation, etc.)</li> <li>• Est-ce que les intervenants ont besoin d'information au sujet des marchandises potentiellement dangereuses transportées au-delà de la frontière?</li> </ul>

<p>Établir des systèmes d'information ou des médias ou veiller à ce que les systèmes d'information ou les médias puissent informer les automobilistes et les transporteurs des conditions de la circulation aux postes frontaliers ou près des postes frontaliers. Les systèmes d'information possibles pourraient inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• télévision et radio;</li> <li>• signalisation routière dynamique;</li> <li>• sites Web;</li> <li>• numéros de téléphone sans frais;</li> <li>• courriels et messages textes;</li> <li>• médias sociaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qui est responsable de l'élaboration et de la communication de l'information aux automobilistes et aux transporteurs? Existe-t-il un processus pour partager l'information et les instructions avec les expéditeurs commerciaux et les courtiers en douane?</li> <li>• Y a-t-il des systèmes d'archivage ou d'autres méthodes de communication pour transmettre l'information aux automobilistes, aux expéditeurs commerciaux et aux courtiers en douanes si les principales méthodes échouaient ou n'étaient pas disponibles?</li> <li>• Est-ce que les intervenants qui mettent en œuvre des procédures à la frontière qui retardent la circulation disposent d'un processus pour communiquer les retards probables à ceux qui transmettent cette information aux automobilistes et aux transporteurs?</li> <li>• Quelles relations les intervenants doivent-ils établir avec les médias locaux (stations de radio, réseaux de presse, etc.) pour s'assurer que les automobilistes et les transporteurs reçoivent de l'information cohérente et exacte en temps opportun?</li> <li>• Comment communiquer l'information de façon efficace pour s'assurer que les automobilistes et les transporteurs respectent les instructions?</li> </ul>
--	--

## Gestion des ressources

La gestion des ressources comprend tous les aspects relatifs aux opérations sur le terrain, y compris le personnel, l'équipement et les autres fournitures nécessaires pour dévier, rediriger et inspecter la circulation, ainsi que la classer par ordre de priorité, à mesure qu'elle approche de la frontière, si une situation justifie de telles mesures. Chaque région doit définir et offrir les ressources dont elle a besoin pour gérer efficacement les défis présentés par une perturbation de la frontière.

Mesures à examiner	Questions à examiner
<p>Acquérir la capacité d'arrêter ou de rediriger la circulation vers les zones intermédiaires, les lieux de triages ou les autres postes frontaliers lorsque de telles mesures sont jugées nécessaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les véhicules commerciaux (autobus, camions, remorqueurs);</li> <li>• les véhicules polyvalents (autos, véhicules récréatifs, motocyclettes);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quels intervenants seraient chargés de mener des opérations de gestion de la circulation et comment sauraient-ils quand dévier la circulation et où la diriger (zones intermédiaires, autres points d'entrée, etc.)?</li> <li>• Qui serait responsable de décider quand dévier la circulation et où la dévier? L'identité de ce responsable varie-t-elle selon l'État, la province ou le territoire?</li> <li>• Les routes déviées distinctes sont-elles nécessaires pour la circulation commerciale et non commerciale?</li> <li>• Quels sont les défis opérationnels inhérents à la gestion des véhicules commerciaux et des véhicules à passagers déjà en route vers la frontière par rapport à ceux qui doivent partir à un moment ultérieur?</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• les piétons ou les vélos;</li> <li>• les véhicules transportant des marchandises dangereuses.</li> </ul>	
<p>Établir des zones intermédiaires pour la circulation commerciale si nécessaire. Les sites potentiels peuvent inclure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les complexes sportifs;</li> <li>• les relais routiers;</li> <li>• les routes à faible circulation;</li> <li>• les autoroutes et les autres routes majeures;</li> <li>• les centres commerciaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De quoi faut-il tenir compte dans l'établissement des zones en question (durée des opérations du site; utilisation des propriétés publiques plutôt que des propriétés privées; taille et capacité du site; type de biens à rediriger et à regrouper par priorité, mise en attente des transporteurs à courte distance plutôt qu'à longue distance, etc.)?</li> <li>• Serait-il avantageux de préciser à l'avance les zones intermédiaires et d'inclure des considérations de planification pour les zones en question dans les plans actuels de gestion de la circulation?</li> <li>• Est-ce que des zones intermédiaires multiples ou des zones de secours seraient nécessaires si les sites principaux n'étaient pas disponibles ou incapables de faire face aux volumes de circulation ou à certains types de marchandises (p. ex. le bétail)</li> </ul>
<p>Établir des procédures pour gérer l'ordre de passage ou les lieux de triage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qui serait responsable de la gestion des entrées et des sorties en ce qui concerne les zones intermédiaires?</li> <li>• Aurait-on besoin de fournitures comme des aliments ou de l'eau, des toilettes portatives, du carburant, des fusées éclairantes et des écriteaux? En quoi les besoins en matière d'approvisionnement différeraient-ils en fonction des marchandises et des biens se trouvant dans les zones intermédiaires.</li> <li>• Comment les camions commerciaux seraient-ils identifiés et relâchés à la frontière (p. ex. peinture ou pneus enfarinés, placards visibles rattachés aux camions ou escorte policière de la zone intermédiaire jusqu'au poste)</li> <li>• Est-ce qu'on tiendrait compte des limites d'heures de service des conducteurs de camions? Le cas échéant, comment les inspecteurs obtiendraient-ils cette information et comment composerait-on avec les conducteurs dont la limite est dépassée (p. ex. camions détournés, abandonnés, conducteurs transportés en autobus, conducteurs exemptés par le gouvernement, etc.)?</li> <li>• Est-ce qu'on tiendrait compte des camions transportant des marchandises dangereuses exigeant un transport rapide (comme des biens périssables ou des médicaments)?</li> <li>• Est-ce qu'il serait nécessaire ou avantageux d'établir une zone de présélection pour la CBP ou l'ASFC? Quelles ressources (personnel et équipement) seraient nécessaires pour établir un tel processus?</li> <li>• Comment les intervenants doivent-ils composer avec la présence des médias dans les zones intermédiaires? Y aurait-il un représentant unique de l'agence ou un agent de liaison pour communiquer une information cohérente et exacte aux médias?</li> </ul>
<p>Déterminer et mettre en œuvre des mesures et des procédures pour le mouvement efficace des marchandises et des personnes prioritaires au-delà de la frontière, si une situation le justifie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une fois qu'on a déterminé les personnes et les marchandises prioritaires, qui communique cette information aux intervenants en gestion de la circulation? Y a-t-il un mécanisme de rétroaction intégré à ce processus?</li> <li>• Comment les camions transportant les marchandises prioritaires seraient-ils identifiés à mesure qu'ils approchent de la frontière? Y a-t-il un système de permis (par téléphone, en ligne ou autre) pour définir des intervalles de temps pour que les transporteurs puissent expédier de façon sécuritaire les marchandises commerciales prioritaires au-delà de la frontière? Y a-t-il un processus de délivrance de titres et de certificats en place? Les transporteurs peuvent-ils s'inscrire au système avant qu'un incident se produise ou après? Y a-</li> </ul>



	<p>t-il un système de secours?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Est-ce qu'une exemption des droits de douane est requise pour faciliter le transport de certaines marchandises au-delà d'un autre point d'entrée? Est-ce que cet autre point d'entrée possède une infrastructure adéquate pour faciliter la circulation (p. ex. transmissions de données et capacités de récupération)?</li> <li>• Est-ce que les responsables du commerce, de la CBP ou de l'ASFC du pays avoisinant seraient en mesure de travailler côte à côte avec leurs homologues étrangers pour aider à inspecter la circulation prioritaire entrant dans leur pays (p. ex. envoyer les agents de la CBP travailler du côté canadien de la frontière et vice-versa)? Sinon, comment les deux pays communiqueront-ils efficacement pendant le processus?</li> <li>• Comment les intervenants veilleront-ils à ce que les marchandises et les personnes prioritaires soient déviées vers des points d'entrées qui peuvent soutenir un accroissement de la circulation?</li> </ul>
--	---

## Commandement et gestion

Dans la période qui suit un incident, un commandement et une gestion efficaces sont nécessaires pour l'atténuation efficace des risques et le rétablissement rapide des services. La composante de commandement et de gestion de tout plan de gestion de la circulation doit fournir une structure de gestion des incidents qui est souple et normalisée pour faire face à différents types de perturbations de la frontière.

Mesures à examiner	Questions à examiner
Établir les rôles et les responsabilités du commandement pour la gestion de la circulation pendant une perturbation de la frontière.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Est-ce que ceux qui ont la capacité de gérer et de diriger les ressources requises pour faire face à différents types de flux de circulation pendant une perturbation de la frontière sont identifiés et engagés dans le processus?</li> <li>• Est-ce que les intervenants des deux côtés de la frontière sont au courant des différences dans la structure de commandement de leurs homologues étrangers?</li> <li>• Est-ce que les intervenants des deux côtés de la frontière utilisent le système de commandement en cas d'incident ou un autre système de commandement et de gestion?</li> <li>• Est-ce que les rôles et les responsabilités liés au commandement et à la gestion de la circulation pourraient changer selon le type de perturbation de la frontière? Le cas échéant, comment les changements en question pourraient-ils être communiqués à tous les intervenants?</li> <li>• Les plans de gestion de la circulation devraient-ils préciser plusieurs possibilités de structure de commandement, selon le type de perturbation de la frontière?</li> <li>• Les intervenants en matière de gestion de la circulation reçoivent-ils une formation régulière sur leurs rôles et leurs responsabilités? Qui dirige cette formation?</li> <li>• Quels rôles et responsabilités de commandement précis seraient en cause dans l'établissement et la gestion des zones de triage et d'attente pour les véhicules commerciaux et les véhicules à passagers en route vers la frontière?</li> <li>• Serait-il avantageux et possible d'établir des relations avec la nation avoisinante présente pour augmenter l'échange et la coordination de renseignements?</li> </ul>



## Gestion et maintenance continues

La gestion et la maintenance continues sont impératives pour veiller à ce que les plans de gestion de la circulation tiennent compte des changements dans les politiques, des conseils, du personnel et de l'infrastructure. La maintenance systématique et le raffinement continu de tout plan doivent être menés en consultation régulière avec les autres ministères et organismes fédéraux, avec les intervenants des États, des provinces/territoires, ainsi qu'avec les intervenants tribaux et locaux et avec le secteur privé.

Mesures à examiner	Questions à examiner
Mener des mises à jour régulières (annuelles, bisannuelles, etc.) du plan de gestion de la circulation.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Y a-t-il des changements potentiels ou en attente dans les politiques (aux échelons fédérales, étatiques, provinciales/territoriales et locales) qui pourraient toucher les postes frontaliers ou les collectivités avoisinantes et qui pourraient exiger des mises à jour du plan?</li><li>• Serait-il avantageux que le plan contienne une annexe à jour indiquant tous les intervenants, leur poste et leurs coordonnées?</li><li>• Comment le nouveau personnel se joignant aux organisations des intervenants pourrait-il se familiariser avec le plan? Y a-t-il un processus pour veiller à ce que tous soient formés et informés au sujet du plan?</li></ul>
Mettre à l'essai régulièrement les plans de gestion de la circulation pour s'assurer qu'ils réalisent les buts et les objectifs établis.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Quels types d'exercices (p. ex. exercice sur table, exercices fonctionnels, exercice à grand déploiement) seraient les plus efficaces pour évaluer la viabilité et l'efficacité des plans?</li><li>• Quelles sont les principales considérations liées à la conduite d'un exercice de gestion de la circulation (financement, lieu, scénarios, disponibilité des intervenants, des acteurs et des animateurs, participation de plusieurs administrations et gouvernements, etc.)?</li><li>• Quels objectifs un exercice de gestion de la circulation devrait-il viser? Quels intervenants devraient être associés à l'établissement des objectifs et des scénarios des exercices?</li><li>• Existe-t-il un processus après action officiel pour intégrer les leçons retenues aux futurs plans et opérations de gestion de la circulation (p. ex. rétroaction après exercice, conférence après action, rédaction d'un plan d'amélioration, etc.)?</li><li>• Serait-il avantageux que les exercices permettent d'évaluer différents scénarios de gestion de la circulation?</li></ul>

## Ressources supplémentaires

Mises à jour en temps réel relatives à des événements touchant le flux normal du commerce à la frontière Canada-États-Unis

<http://www.cbsa-asfc.gc.ca/eo-ou/menu-fra.html>

[http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade\\_outreach/bus\\_resumption](http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/trade_outreach/bus_resumption) (en anglais seulement)

Coopération à la frontière, gouvernements du Canada et des États-Unis

[http://www.canadainternational.gc.ca/washington/bilateral\\_relations\\_bilaterales/border\\_frontiere.aspx?lang=fra&view=d](http://www.canadainternational.gc.ca/washington/bilateral_relations_bilaterales/border_frontiere.aspx?lang=fra&view=d)

Les dix principaux pays avec qui les États-Unis font du commerce (2010)

<http://www.census.gov/foreign-trade/top/dst/current/balance.html> (en anglais seulement)

*United States-Canada Trade and Economic Relationship: Prospects and Challenges*, Congressional Research Service

<http://www.nationalaglawcenter.org/assets/crs/RL33087.pdf> (en anglais seulement)

Baromètre de la frontière, février 2012

[http://www.wvu.edu/bpri/files/2010\\_Feb\\_Border\\_Barometer.pdf](http://www.wvu.edu/bpri/files/2010_Feb_Border_Barometer.pdf) (en anglais seulement)

Données sur les points de passage (Research and Innovative Technology Administration et département des Transports des États-Unis)

[http://www.bts.gov/programs/international/transborder/TBDR\\_BC/TBDR\\_BC\\_Index.html](http://www.bts.gov/programs/international/transborder/TBDR_BC/TBDR_BC_Index.html) (en anglais seulement)

Northern Border Customs Brokers Association

<http://nbcba-us.org/> (en anglais seulement)