

PORTES ET CORRIDORS DU CANADA : LA SÉCURITÉ NATIONALE EN PLEINE ÉVOLUTION

par Peter Avis

Photo de l'Agence des services frontaliers du Canada



Des officiers de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et un chien détecteur assurent la surveillance du port à bord d'un Zodiac.

Introduction

Le système de portes et de corridors du Canada représente un vaste réseau national d'interconnexions terrestres, maritimes, aériennes et cybernétiques qui tissent une toile à la grandeur du pays entre tous les piliers de notre démocratie (social, économique, environnemental, international, de sécurité et de défense). Du point de vue de la sécurité nationale, l'idée d'un « système de systèmes » de portes et de corridors constitue une notion purement *stratégique*. Au départ, il y avait les canaux, les routes, les ports et les chemins de fer construits par les pères de la Confédération. Puis, ces systèmes de commerce et de transport ont évolué et ont permis au Canada de prospérer au sein d'un village mondial qui change rapidement. En agissant à titre de lien entre les zones de commerce international en plein essor, le Canada confirmera son statut de pays commerçant dans l'économie mondiale grâce à son système de portes et de corridors en constante évolution. La sécurité constitue un aspect essentiel du développement d'une telle stratégie, car elle permet non seulement au Canada de protéger ses citoyens, mais également de rester compétitif et de mieux commercialiser ses attributs particuliers auprès d'autres partenaires du commerce international.

Menace

L'environnement de menace à la sécurité est dominé par le spectre d'attentats terroristes sur des cibles civiles du

monde occidental. Bon nombre de ces attaques ont été perpétrées contre des réseaux de transport. Les spécialistes du terrorisme conviennent que, en général, les membres d'Al-Qaïda et d'autres groupes semblables continueront d'attaquer des cibles d'une grande valeur symbolique de façon à entraîner un grand nombre de blessés ou une perturbation économique majeure. M^{me} Elinor Sloan, Ph.D., de l'Université Carleton est d'avis que, à moyen et à long termes, les attaques terroristes viseront principalement l'économie, et que les systèmes cybernétiques et de transport constitueront des cibles de choix¹. De plus, selon une étude de la société Rand, le terrorisme maritime revêt une importance particulière pour Al-Qaïda. En effet, « Oussama Ben Laden a souligné que les attaques contre les sphères clés du système de commerce et d'échange occidental font partie intégrante de la " guerre " qu'il entend mener contre les États-Unis et ses principaux alliés »².

Bien que le terrorisme frappe l'imaginaire, d'autres menaces guettent aussi le Canada. Les catastrophes naturelles dévastatrices (pensons aux ouragans *Katrina* et *Rita*, au tsunami en Asie du Sud-Est, ou encore à la crise du SRAS) se sont multipliées au cours de la dernière décennie et ont eu des répercussions considérables sur les systèmes de sécurité. De plus, les groupes criminels organisés sont plus présents et plus puissants que jamais – et pourraient même tisser des liens avec les terroristes par l'entremise d'États défaillants, de la piraterie et de la criminalité transfrontalière. Pour évaluer les vulnérabilités et les niveaux de risque, l'approche la plus exhaustive consiste à tenir compte de l'ensemble des dangers.

La menace terroriste demeure toutefois le fondement de la réflexion et de la planification en matière de sécurité nationale. Les mesures d'atténuation du risque sont toujours bien présentes et efficaces grâce à des évaluations continues de tous les secteurs de sécurité du transport. Si les responsables de la sécurité maritime sont conscients des dangers depuis près d'une décennie – notamment en raison des attaques contre l'*USS Cole* en 2000 et le pétrolier français *Limberg* en 2002, et de la piraterie toujours très active près de la côte somalienne –, c'est l'attentat terroriste du 26 novembre 2008 contre le port de Mumbai, en Inde, qui les a poussés à faire preuve d'une vigilance accrue dans l'application des mesures de sécurité maritime. Les gouvernements occidentaux, y compris ceux des États-Unis, du Royaume-Uni et du Canada, se sont interrogés sur la façon dont dix terroristes des moudjahidines du Deccan (un groupe affilié à Al-Qaïda) armés jusqu'aux dents ont réussi à se faufiler dans le port central de Mumbai à bord d'un bateau de pêche, sans jamais se faire repérer, et à dévaster une ville portuaire considérée comme une plaque tournante financière, alors que les autorités – trop peu méfiantes, avaient été informées des dangers.

Sur le plan de la sécurité, deux faits déterminants ressortent :

1. le passage des attentats-suicides à des attaques de style commando;
2. l'approche, et la sortie apparente, par voie maritime – il s'agissait d'une *question de sécurité maritime*.

Il semble par ailleurs que les autorités indiennes avaient été averties au préalable par les États-Unis de la possibilité d'une attaque maritime. Au bout d'une semaine d'alerte élevée, les forces de sécurité ont toutefois baissé leur garde... puis l'attentat a eu lieu³. Il y avait de toute évidence une confusion multi-juridictionnelle au moment de l'attaque. La connaissance de la situation était défaillante, tant sur le plan de la *surveillance* que de l'exploitation efficace du *renseignement*.

Même si cette information a été rendue publique, peu de gens savent que les services de sécurité britanniques ont récemment « intercepté près d'une centaine de suspects se présentant comme des étudiants de cycles supérieurs et cherchant à acquérir de l'armement et de l'expertise connexe »⁴. Le lien avec Al-Qaïda est évident. Les alertes de sécurité auprès des compagnies aériennes et dans les aéroports (entre autres infrastructures critiques) sont fondées sur ce type de renseignement et d'information.

À la lumière de ces événements, le niveau de menace actuel, selon le Système d'alerte du département de la Sécurité intérieure des É.-U., a été établi à ÉLEVÉ (code Orange) pour les vols intérieurs et internationaux. Le service de sécurité britannique (M15) estime quant à lui que le risque *actuel* d'attaques terroristes de groupes internationaux contre le Royaume-Uni et ses intérêts étrangers est « SÉVÈRE »⁵. Nous avons récemment (avril 2009) mené une opération partiellement réussie, dans des circonstances toutefois plutôt embarrassantes, qui a permis l'arrestation de douze personnes liées à Al-Qaïda en Grande-

Bretagne⁶. Il ne fait aucun doute qu'Al-Qaïda est toujours active et planifie de nouvelles attaques dans différents pays.



La voie maritime du Saint-Laurent, vue du haut de la Chute Montmorency, à Québec.

© Robert Waggenmoller/Corbis/42-22832999

Dans de telles circonstances, il ne faut pas s'étonner que les gouvernements – y compris celui du Canada – tentent de comprendre les défis qui se posent aux différentes sphères de la sécurité nationale et d'établir un meilleur système de sécurité intégré permettant la mise en place de solutions de gestion du risque dans les secteurs d'intérêt national menacés. Nos ministères et organismes de sécurité nationale se doivent de coordonner leurs efforts avec ceux de nos alliés, qui sont de toute évidence très préoccupés par le niveau de menace actuel. Nous sommes liés à eux, et la menace guette aussi le Canada.

L'émergence de systèmes de portes et de corridors

Les cinq dernières années, plus que toute autre période de cinq ans depuis la Seconde Guerre mondiale, ont été marquées par une croissance économique mondiale inégale. Le Canada, l'un des pays du G-8 les plus tributaires des échanges commerciaux, tire profit de cette croissance. À la fin de 2008, les exportations et les importations de marchandises avaient atteint des sommets records (461,8 G\$ et 436,7 G\$, respectivement). Au même moment, l'économie mondiale a connu d'importants changements. L'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'Union européenne (UE) ont donné naissance à des zones d'échanges commerciaux sur lesquelles repose le nouveau marché mondial intégré. Cette intégration, combinée à l'émergence de nouvelles puissances économiques comme la Chine et l'Inde, détermine la répartition de l'activité économique de même que l'expansion du commerce international. Le récent ralentissement économique ne représente qu'une crevasse sur le long chemin de l'évolution des comportements en matière d'échanges commerciaux.

Le défi auquel font maintenant face les gouvernements fédéral et provinciaux est de devancer cette vague émergente en créant des politiques et des cadres commerciaux qui conféreront au Canada un avantage compétitif et certain sur le plan du transport, en vue du développement d'un réseau d'échanges en direction de l'Amérique du Nord et à l'intérieur même du continent. Cette stratégie nécessitera sans doute une augmentation de l'investissement dans les infrastructures, la création de ports intérieurs, la désignation de portes et de corridors, l'amélioration

des procédures de dédouanement aux frontières, l'aménagement de carrefours à niveaux différents et l'adoption de réglementations compétitives⁷.

En raison de l'émergence des systèmes de portes et de corridors, les nations ont été contraintes de redéfinir l'organisation et le développement de leurs habitudes de commerce en fonction de leur situation et de leurs capacités stratégiques. Dans ce contexte, une ville portail peut être perçue comme un point de transition ou un nœud séparant, d'un côté, un arrière-pays aride, et de l'autre, une région dynamique et développée. Elle sert à canaliser des biens et des services vers une zone de marché. L'arrière-pays est souvent doté d'un corridor commercial étroit, constitué de services de transport par camions, trains ou bateaux reliant la ville portail à une autre ville consommatrice lointaine – un deuxième portail vers un autre marché. La région bien développée, elle, dispose généralement d'un prospère réseau multimodal de services de transport et d'infrastructures. Lorsque deux corridors ou plus se croisent à la sortie d'un arrière-pays, on assiste à la création de villes qui deviennent des plaques tournantes commerciales. Winnipeg et Montréal en sont des exemples, en raison de leurs connexions multimodales aux corridors est-ouest et nord-sud dans la partie centrale de l'Amérique du Nord. Le trafic de marchandises est canalisé dans une ville portail ou portuaire, car celle-ci est située à un endroit stratégique permettant une réduction des coûts de transport le long d'un corridor terrestre ou maritime. Les villes portuaires côtières de Prince-Rupert, de Vancouver et d'Halifax en sont des exemples. D'autres villes portails, telles que Calgary et Windsor, peuvent également exister à l'intérieur des terres, loin de l'océan, en raison de la présence de coupures géographiques, comme des chaînes de montagnes, des déserts, des lacs et rivières et des limites territoriales, notamment des frontières internationales⁸.

Initiatives du Canada en matière de portes et de corridors

Conscient des changements à venir, le gouvernement canadien a élaboré un *Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques* en 2007, afin d'améliorer la compétitivité de l'économie canadienne dans le monde en rapide évolution du commerce mondial. Déjà en 2006, le gouvernement avait indiqué, dans l'*Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP)*, qu'un certain nombre de régions constituaient des cibles potentielles dans le cadre d'une approche intégrée « de portes et de corridors », en fonction des volumes d'échanges internationaux importants sur le plan national⁹. Le Canada a investi de façon considérable dans la sécurité des transports et aux frontières depuis 2001, constituant ainsi un fondement solide pour ces initiatives. Les futures stratégies du gouvernement fédéral en matière de portes et de corridors s'appuieront sur le cadre de 2007, axé sur les infrastructures et les réseaux de transport terrestres, ferroviaires, maritimes et aériens d'importance stratégique. La sécurité constitue un aspect majeur de l'évolution de cette politique.

Le gouvernement a également lancé le plan d'infrastructure *Chantiers Canada*. Avec un budget de 33 \$ G\$ répartis sur sept ans (de 2007 à 2014), cette initiative permettra un finance-

ment accru pour les infrastructures provinciales, territoriales et municipales. Ce budget comprend 2,1 G\$ provenant du nouveau *Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers*, qui vise à faciliter la circulation des marchandises entre le Canada et le reste du monde, par l'amélioration des infrastructures à des endroits clés, comme les principaux postes frontaliers canado-américains.



Yvan-Martin Levesque/VIA Rail Canada

Dépôt de rails de Montréal.

Trois projets de portes et de corridors stratégiques ont été mis sur pied : la Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec; la Porte et le Corridor de l'AsiePacifique; et la Porte de l'Atlantique. Une *quatrième* initiative pourrait devenir possible en raison des changements climatiques dans le Nord : une *Porte et un Corridor de l'Arctique* qui utiliseraient un réseau ferroviaire, maritime et aérien pour le transport de marchandises entre l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Europe. Encore une fois, le Canada jouerait un rôle d'intermédiaire entre le marché des États-Unis et les autres grandes zones d'échanges commerciaux du monde. Bien que la sécurité de la chaîne d'approvisionnement constitue un aspect important des portes et des corridors, l'approche connexe (cadre de politique nationale) est également axée sur le lien entre la politique et l'infrastructure physique au moyen de relations transcendant les limites institutionnelles traditionnelles (p. ex., public/privé, fédéral/provincial/ municipal).

La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec

La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec constituent la principale voie pour le commerce international entre le Canada et les États-Unis, ainsi que vers les autres portes du Canada. Il s'agit de l'exemple parfait d'un réseau de transport et de commerce international multimodal et pleinement développé. Les entreprises ontariennes et québécoises ont ainsi facilement accès à 135 millions de consommateurs dans un rayon de 1000 km – distance pouvant être franchie sans problème en une journée par un camionneur. Les cinq principaux postes frontaliers canado-américains sont situés le long du corridor Ontario-Québec, et représentent près de 65 % de tous les franchissements de la frontière par camion.

Les données commerciales pour ces cinq postes frontaliers sont impressionnantes : Windsor-Detroit (1139,8 G\$); Niagara-

OPINIONS

Fort Erie (66,2 G\$); Sarnia (49 G\$); Lacolle (20,5 G\$); et Lansdowne (14,3 G\$)¹⁰. Le réseau ferroviaire transcontinental donne accès aux principaux marchés des quatre coins de l'Amérique du Nord. De plus, la voie maritime du Saint-Laurent (qui, d'une extrémité à l'autre, comporte 37 points de franchissement de la frontière canado-américaine) permet l'expédition transatlantique à partir des Grands Lacs. Enfin, les aéroports les plus achalandés du Canada pour le transport de passagers et de marchandises sont situés en Ontario et au Québec, ce qui est *remarquable*. Ils constituent des éléments clés du système de livraison juste à temps et du réseau de connexions multimodales.



© Rolf Hicker/All Canada Photos/Corbis/42-24128672

Le pont Ambassador, reliant Windsor et Detroit.

Le corridor de commerce Windsor-Detroit est un élément clé de la Porte continentale Ontario-Québec. Le 18 juin 2008, les gouvernements du Canada et de l'Ontario ont annoncé la mise en place d'un réseau de transport de bout en bout qui reliera l'autoroute 401 à l'autoroute I75 au Michigan. On a également fait savoir que la construction de la route d'accès privilégiée du côté canadien, la promenade Windsor-Essex, débuterait dès l'été 2009¹¹. Ce nouveau passage frontalier comprendra des installations ultramodernes pour répondre aux besoins multimodaux actuels de ce corridor.

Le 2 juin 2006, les gouvernements de l'Ontario et du Québec ont signé un protocole de coopération qui comportait une entente concernant le secteur des transports. Ce protocole avait notamment pour objectifs de promouvoir le développement du corridor commercial Ontario-Québec et d'établir une relation de collaboration visant à améliorer l'efficacité de tous les modes de transport utilisés dans le corridor. Du côté québécois, le nouveau tronçon de l'autoroute 30 constituera une voie de contournement sud de la région métropolitaine de Montréal. Cette infrastructure favorisera l'intégration des autoroutes 10, 15, 20, 30, 40 et 540 à un réseau plus efficace reliant les marchés du Grand Montréal, de l'Ontario, des Maritimes et des États-Unis. Selon l'échéancier prévu, la mise en service de cette voie de contournement aura lieu en 2012.

La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique

La Porte et le Corridor de l'Asie-Pacifique constituent un réseau d'infrastructure de transport qui comprend les ports

du Lower Mainland et de Prince-Rupert en Colombie-Britannique, leurs liens routiers et ferroviaires principaux traversant les plaques tournantes et les villes portails le long d'un corridor qui sillonne tout l'Ouest canadien, ainsi que les liens dans tous les grands aéroports canadiens. Ce réseau s'étend vers le sud de la plaque tournante de Winnipeg jusqu'aux États-Unis, par des postes frontaliers clés permettant d'atteindre le cœur du territoire américain.

Les villes de Calgary et d'Edmonton doivent leur emplacement et leur taille aux cols de montagne qui offrent une voie d'accès ferroviaire facile à travers les Rocheuses. Ces villes sont devenues des carrefours terrestres servant à la distribution de marchandises en provenance de la Colombie-Britannique vers l'ouest des Prairies. Edmonton joue un rôle particulier, car elle est le siège du centre d'opération du CN dans l'Ouest. Winnipeg a pour sa part été fondée pour servir de porte vers les Prairies, et est devenue une plaque tournante principale du continent. La ville, qui se proclame la porte d'entrée internationale du Manitoba, constitue en effet une importante plaque tournante pour la région de l'Asie-Pacifique. On y assure des vols transpolaires vers Krasnoyarsk, en Russie, le transbordement de conteneurs ainsi que des services multimodaux dans le corridor Asie-Pacifique jusqu'aux États-Unis et au Mexique (par les lignes du CN se rendant à Memphis), et bientôt jusqu'à la porte maritime de Churchill qui reliera l'Europe et l'Asie via des corridors maritimes subarctiques¹². Enfin, Fort Frances et les autres villages frontaliers constituent les portes d'entrée vers les États-Unis pour les marchandises transitant par le corridor Asie-Pacifique – principalement d'ouest en est, puis au sud, vers le cœur des États-Unis.

La Porte de l'Atlantique

Dans les provinces de l'Atlantique, les tendances futures du commerce, en particulier l'utilisation croissante de conteneurs – qui augmente la demande de ports en eau profonde –, l'utilisation croissante du canal de Suez pour les exportations asiatiques vers l'Amérique du Nord, et l'élargissement du canal de Panama, laissent entrevoir des perspectives commerciales accrues. Les grands expéditeurs regardent aussi de plus en plus vers la côte Est de l'Amérique du Nord pour équilibrer les mouvements logistiques entrants et sortants. Une approche intégrée à l'égard de la Porte de l'Atlantique pourrait grandement améliorer la capacité du Canada d'accaparer une part plus importante de la circulation commerciale croissante entre l'Amérique du Nord et les marchés étrangers. Un protocole d'entente (PE) signé en 2007 fournit le cadre de la collaboration entre le Canada et les provinces de l'Atlantique en vue de mettre sur pied une stratégie pour la Porte d'entrée de l'Atlantique. Dans le contexte national général, cette stratégie devrait être liée à celles des autres portes et corridors.

Le vocabulaire relatif à la stratégie nationale de sécurité

Le Canada s'est lancé dans une entreprise stratégique hardie en concentrant efforts et ressources sur le *Cadre de poli-*

Photo du MDN LH2007-018-001



Navires de combat canadiens dans le port d'Halifax.

tique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques. La globalité de ce projet, et le simple fait que les corridors s'étendent dans toutes les régions du pays, permettront d'assurer son exhaustivité stratégique. Comme nous l'avons vu, cette initiative a entraîné la création d'un nouveau vocabulaire pour les responsables de la sécurité nationale. Celui-ci est fondé sur l'intégration des différents paliers et ministères gouvernementaux, des entreprises, des infrastructures et des mouvements commerciaux, de même que des partenaires internationaux et des intervenants locaux. Les spécialistes de la sécurité devront se familiariser avec ce vocabulaire et cette nouvelle approche intégrée à l'égard du transport et du flux des échanges. Ils devront également adapter leur jargon en fonction de l'évolution des systèmes de transport de personnes et de marchandises multimodaux et interconnectés – et de leurs effets sur la population, l'environnement, l'économie, les relations internationales, la défense et la sécurité du Canada.

Conclusion

Les systèmes de portes et de corridors rassemblent des parties traditionnellement disparates en un partenariat axé

sur le commerce, le transport et la sécurité. Elle tire également profit des ressources et de l'information. Ce sont les gouvernements qui établissent les règles et qui investissent dans les infrastructures et la technologie, tandis que le secteur privé travaille en partenariat avec eux et effectue aussi des investissements considérables. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la nécessité d'améliorer la sécurité ne fait aucun doute. Toutefois, l'attitude changeante des Canadiens à l'égard de la sécurité, tant dans les secteurs publics que privés, s'avère problématique pour les futurs gouvernements canadiens. En effet, des années d'efforts seront nécessaires pour arriver à faire accepter pleinement la notion de sécurité en tant que *partie intégrante de la vie au Canada*. À l'instar du gouvernement britannique, dont la stratégie nationale de sécurité (*The National Security Strategy of the United Kingdom: Security in an Interdependent World*) est parue en mars 2008, le Canada doit prendre les mesures nécessaires pour publier sa *stratégie en matière de sécurité nationale*. Comme le Canada est reconnu comme étant une nation commerçante, la notion stratégique de systèmes de portes et de corridors – assurant des échanges et un transport sécuritaires et reliant les intérêts canadiens aux fournisseurs et aux marchés de l'économie mondiale – constitue un pilier fondamental de cette nouvelle stratégie de sécurité nationale. Nous disposons de portes et de corridors, et nous nous affairons à les sécuriser. Il est temps que la stratégie nationale globale considère la gestion des ressources limitées en vue d'améliorer notre gestion de ces intérêts canadiens pour l'avenir.

Le Capitaine de vaisseau (retraité) Peter Avis a apprécié la vie maritime remplie et enrichissante qu'il a menée au sein de la Marine canadienne. Il a également occupé différents postes d'état major supérieur intéressants et enrichissants, en particulier ceux liés à la stratégie et à la sécurité maritimes. Il est l'auteur de l'ouvrage intitulé *Comparing National Security Approaches to Maritime Security in the Post-9/11 World*.

NOTES

1. Elinor Sloan, « Le terrorisme en 2025 : dimensions et caractéristiques probables », *Tendances en terrorisme*, volume 2007-3, Centre intégré d'évaluation des menaces, Gouvernement du Canada.
2. Michael D. Greenberg, *et al.*, « Maritime Terrorism: Risk and Liability », Rand Center for Terrorism Risk Management Policy, 2006, p.16.
3. « Government Source: U.S. Warned India before Mumbai Attack », *www.foxnews.com*. Cité le 23 mars 2009 de <http://www.foxnews.com/politics/2008/12/02/government-source-warned-india-mumbai-attack/>.
4. Caroline Alexander, « U.K. Targets Port-Smuggling Risks After Mumbai Terror Attacks », *www.bloomberg.com*, 12 mars 2009. Cité le 23 mars 2009 de <http://www.bloomberg.com/apps/news?pid=20601091&sid=acSE1WbV3D10#>.
5. Gouvernement du Royaume-Uni, « The Threats », site Web du Service de sécurité M15. Cité le 17 mai 2009 de <http://www.mi5.gov.uk/output/the-threats.html>.
6. Jim Sciutto et Rhonda Schwartz, « Scotland Yard Official Resigns After Compromising Al Qaeda Terror Investigation », site Web de ABC News, 9 avril 2009. Cité le 17 mai 2009 de <http://www.abcnews.go.com/Blotter/International/story?id=7299160&page=1>.
7. Graham Parsons, Barry Prentice et Davis Gillen, « North American Gateway and Corridor Initiatives in a Changing World », site Web de la Munich Personal RePEc Archive (MRPA), 4 juin 2007. Cité le 17 mai 2009 de http://mpra.ub.uni-muenchen.de/12665/1/MPRA_paper_12665.pdf.
8. *Ibid.*
9. Transports Canada, « Portes et corridors du Canada : Axées sur un Canada fort », site Web Les portes et corridors du Canada. Cité le 17 mai 2009 de <http://www.portesducanada.gc.ca/index2.html>.
10. Gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec, « Ontario-Québec Continental Gateway and Trade Corridor », site Web La Porte continentale Ontario-Québec, 12 août 2008. Cité le 17 mai 2009 de <http://www.natpo.ca/pres/Mike%20Casey,%20Evangelina%20Levesque%20-%20Ontario-Quebec%20Continental%20Gateway.pdf>.
11. Gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec, « Postes frontaliers : Corridor Windsor-Détroit », site Web La Porte continentale Ontario-Québec, 18 juin 2008. Cité le 17 mai 2009 de <http://www.portecontinentale.ca/windsor.html>.
12. Gouvernement provincial du Manitoba, « Manitoba International Gateway Strategy », 2008. Cité le 17 mai 2009 de <http://74.125.95.132/search?q=cache:cVH39nXMKmJ:www.gov.mb.ca/mit/tpsd/pps/migs2008.pps+Canada+gateway+Corridor+Strategy&hl=en&ct=clnk&cd=6&gl=ca>.