

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