

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: Coutts (Alberta) - Sweetgrass (Montana); Osoyoos (Colombie-Britannique) et Oroville (État de Washington). Cependant,