

Retombées économiques des frais et redevances perçus à la frontière sur trois secteurs ciblés au Canada et aux États-Unis d'Amérique

Résumé

Préparé pour :

Sécurité publique Canada et le Department of Homeland Security des États-Unis

Préparé par :

CPCS Transcom Ltd.

Points de vue et recommandations

Sauf indication contraire, les points de vue exprimés dans le présent document sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue de Sécurité publique Canada, le Department of Homeland Security des États-Unis, du gouvernement du Canada ou du gouvernement des États-Unis d'Amérique dans leur ensemble.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2016

No de catalogue : PS4-198/2-2016F-PDF

ISBN : 978-0-660-04042-4

Résumé

Aperçu

Le présent rapport a été commandé pour le respect de l'engagement du Plan d'Action Par-delà la frontière (PDF) de « charger une tierce partie d'effectuer une évaluation des retombées économiques des [frais et redevances perçus à la frontière], y compris leur effet cumulatif, sur la position concurrentielle de trois secteurs économiques au Canada et aux États-Unis pour lesquels les activités transfrontalières revêtent une grande importance ». Les industries sélectionnées pour cette évaluation sont la fabrication de véhicules automobiles et de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles, la fabrication de produits en plastique et la culture de légumes et de melons. Ces industries ont été choisies en fonction des valeurs du commerce bilatéral.

Les frais et redevances perçus à la frontière analysés dans le présent rapport sont les frais dans les inventaires qui ont été fournis par les gouvernements des États-Unis (É.-U.) et du Canada dans le cadre de l'engagement de PDF sur les frais et redevances perçus à la frontière. Ces frais et redevances sont des frais obligatoires liés au commerce exigés par l'un ou l'autre des gouvernements fédéraux pour le transport transfrontalier de marchandises à la frontière canado-américaine. Puisque les données contenues dans ces inventaires avaient trait à 2010, l'année de référence pour cette étude est 2010.

Résultats

La figure R-1 ci-après présente un résumé des résultats de la modélisation.

Figure R-1: Retombées économiques modélisées des frais et redevances perçus à la frontière sur trois secteurs ciblés au Canada et aux É.-U.

	Change Canada (2010 \$CAD)			Change É.-U. (2010 \$USD)		
	Fabrication de véhicules automobiles et de pièces pour véhicules automobiles	Fabrication de produits en plastique	Fabrication de produits en plastique	Fabrication de véhicules automobiles et de pièces pour véhicules automobiles	Fabrication de produits en plastique	Fabrication de produits en plastique
Sorties 2010 (en millions de dollars de 2010)	66 000	18 000	S.O.	407 843	148 737	19 457
Exportations 2010 (en millions de dollars de 2010)	50 746	6 264	344	42 890	5 439	1 520
Estimation du total des frais et redevances perçus à la frontière	0,0141 %	0,0385 %	1,0843 %	0,0024 %	0,0026 %	0,0336 %
Changement dans la production brute (changement en %)	-0,0531 %	-0,0147 %	-0,0088 %	-0,0005 %	0,0001 %	0,0023 %
Changement dans les exportations (changement en %)	-0,0591 %	-0,0247 %	-0,2827 %	-0,0024 %	-0,0019 %	-0,0264 %
Changement dans la production brute (en millions de dollars)	-35,0	-2,6	S.O.	-2,0	0,1	0,4
Changement dans les exportations (en millions de dollars)	-30,0	-1,5	-1,0	-1,0	-0,1	-0,4

Source : Modélisation par CPCS

Au Canada, les sorties dans le secteur des véhicules automobiles et des pièces pour véhicules automobiles sont modélisées afin d'être réduites d'environ 0,053 % en raison de l'application des frais et redevances perçus à la frontière canado-américaine. Elles sont ensuite réduites de 0,015 % dans le secteur de la fabrication de produits en plastique et 0,009 % dans le secteur de la culture de légumes et de melons.

Aux É.-U., les retombées économiques modélisées des frais et redevances perçus à la frontière sont négligeables, dans la plupart des cas. Les résultats de la modélisation ont révélé que la production brute dans le secteur des véhicules automobiles des pièces pour véhicules automobiles a connu une réduction de 0,0005 % en raison de l'application des frais et redevances perçus à la frontière, alors qu'à l'heure actuelle, le modèle évalue que la production brute augmente dans le secteur de la fabrication de produits en plastique (- 0.0001 %) et le secteur de la culture de légumes et de melons (-0,0023 %) à la suite de l'application des frais et redevances perçus à la frontière.

Dans l'ensemble, les résultats de l'étude indiquent que les frais et redevances perçus à la frontière dans les inventaires analysés représentent une petite partie des coûts globaux pour traverser la frontière canado-américaine pour le secteur privé. Dans la revue de la littérature et en consultation avec la plupart des intervenants, on a constaté que les frais et redevances perçus à la frontière ne constituent pas une partie importante des coûts globaux de la frontière.

Du point de vue structurel, les frais et redevances de frontières appliquées par le Canada et les frais et redevances de frontières appliquées par les États-Unis diffèrent. Les frais et redevances perçus à la frontière au Canada sont spécifiques aux produits de base qui pourraient être visés par des inspections supplémentaires, alors qu'aux États-Unis, la majorité des recettes découlant des frais et redevances perçus à la frontière proviennent de frais et redevances de frontières généraux qui s'appliquent à toutes les marchandises et sont évalués sur une base modale (c.-à-d. montant par camion, bateau ou wagon). Ces différences structurelles peuvent conduire à des différences dans les répercussions des frais et redevances. Dans l'ensemble, les résultats indiquent que les répercussions qu'entraînent ces frais et redevances sur les industries sont plus importantes au Canada qu'aux É.-U., et ce, étant donné que les frais et redevances que doivent payer les secteurs ciblés au Canada sont relativement beaucoup plus élevés que ceux qui sont imposés à ces mêmes secteurs aux É.-U. Un facteur qui est vraisemblablement responsable de ce résultat est que les secteurs de la fabrication de véhicules automobiles et de la fabrication de pièces pour véhicules automobiles ainsi que le secteur de la fabrication de produits en plastique au Canada dépendent plus du commerce avec les É.-U. que ces mêmes secteurs aux États-Unis, et qu'ils sont donc plus vulnérables aux changements dans les coûts des transactions commerciales ou aux réductions des entrées ou des sorties.

Méthodologie

L'analyse a été réalisée à l'aide du modèle d'équilibre général calculable (EGC). Ce modèle a servi à évaluer les incidences des coûts liés aux frais et redevances perçus à la frontière sur les trois industries au Canada et aux É.-U. Par ailleurs, les données sur les entrées-sorties, les données sur le commerce et les données sur la production sont utilisées pour la création d'un modèle d'EGC des trois industries aux É.-U. et au Canada lorsque l'économie est en équilibre. Les coûts actuels des frais et redevances perçus à la frontière sont ensuite retirés, et le modèle est exécuté de nouveau pour l'atteinte de l'équilibre. Toute différence dans les exportations et les sorties après le retrait des coûts liés aux frais et redevances perçus à la frontière est évaluée comme la conséquence économique des frais et redevances perçus à la frontière dans les trois secteurs.

Dans le but de procéder à l'estimation du total des coûts liés aux frais et redevances perçus à la frontière applicables à chacune des industries, trois éléments sont analysés :

1. les frais et redevances directs applicables aux trois secteurs;
2. les frais et redevances applicables aux entrées intermédiaires qui sont utilisés dans la production de produits dans les trois secteurs;
3. les coûts indirects pour les trois secteurs liés au paiement des frais et redevances perçus à la frontière, tels que les coûts relatifs au temps et les coûts administratifs.

Il est important de souligner que les données précises disponibles sont limitées en ce qui concerne les coûts indirects exclusivement liés au paiement des frais et redevances perçus à la frontière. Par conséquent, ces coûts ont été évalués en fonction des données limitées disponibles et compte tenu de plusieurs hypothèses et scénarios.

En outre, des représentants de l'industrie ont été consultés et des études antérieures pertinentes ont été examinées dans le cadre de l'analyse. Ces deux processus suggèrent que les frais et redevances perçus à la frontière dans les deux inventaires ne représentent pas une partie substantielle des coûts globaux attribuables au passage à la frontière. Ces coûts globaux comprennent les coûts liés à la conformité aux programmes frontaliers et ceux liés aux temps d'attente à la frontière.

L'estimation des frais et redevances perçus à la frontière varie d'un maximum de 1,0843 % des exportations canadiennes vers les É.-U. dans le secteur de la culture de légumes et de melons à un minimum de 0,0024 % pour les exportations américaines vers le Canada dans le secteur des véhicules automobiles et des pièces pour véhicules automobiles.