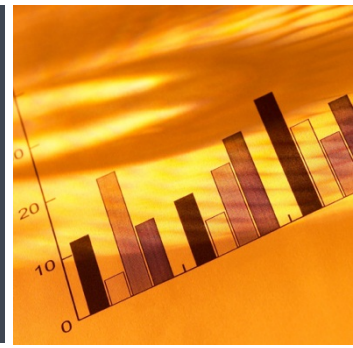


Paramètres économiques du précontrôle



Les avantages potentiels offerts par les opérations de précontrôle sont significatifs dans tous les modes de transport. Les avantages sont les plus importants pour le transport aérien et aux points frontaliers les plus occupés. Bon nombre d'avantages du précontrôle peuvent être mesurés de manière quantitative.

CONTEXTE

Le précontrôle s'entend d'un processus dans le cadre duquel les fonctions liées aux douanes et à l'immigration, ainsi que d'autres fonctions frontalières d'un pays étranger comme les États-Unis, sont exécutées dans un pays hôte, en l'occurrence le Canada. Les opérations de ce genre ont le potentiel de produire d'importants avantages pour les gouvernements, les utilisateurs et les transporteurs. Dans l'ensemble, toutefois, les avantages du précontrôle n'ont pas souvent été mesurés.

À l'heure actuelle, huit aéroports canadiens ont des installations de précontrôle des voyageurs à destination des États-Unis. Dans le cas des voyageurs maritimes, il y a des installations de précontrôle à Vancouver (port de croisière) et à Prince Rupert, ainsi que des services de préinspection américains à Victoria et à Sidney. Quant aux services ferroviaires, seule la gare Pacific Central à Vancouver a des installations de préinspection à l'intention des passagers. Le précontrôle a été établi officiellement dans le contexte du transport aérien, mais aucun cadre juridique n'est en vigueur pour les autres modes de transport. Enfin, mentionnons le projet pilote de préinspection des marchandises, dont la phase II se déroule actuellement au pont Peace de Fort Erie.

MÉTHODE

Le rapport résume la littérature internationale sur les répercussions économiques et sociales des opérations de précontrôle; il cerne les avantages du précontrôle que la littérature n'examine pas bien; et il propose des méthodes réalisables pour mesurer de manière quantitative les avantages que représenterait, pour le

Canada, la mise en place de processus et d'installations de précontrôle dans différents contextes.

En général, les objectifs stratégiques du précontrôle portent précisément sur les aspects sécurité, optimisation du service et des coûts, et coopération internationale. Les États-Unis exploitent des installations de précontrôle dans un certain nombre de pays, notamment l'Irlande et les Émirats arabes unis. Les autorités mexicaines exploitent une installation de précontrôle du fret aérien au Texas. À part cela, l'équipe de recherche n'a connaissance que d'une autre activité de précontrôle – les contrôles juxtaposés du Royaume-Uni, de la France et de la Belgique – dont l'objet est la réduction du nombre de demandeurs d'asile et d'immigrants clandestins.

Dans cette étude, la définition des avantages inclut toute la gamme des conséquences positives découlant des opérations de précontrôle et d'éclairer les discussions stratégiques. Toutefois, elle signifie également que les avantages doivent être présentés avec prudence, car ils ne sont pas forcément cumulatifs. Le rapport comporte des indications à cet égard.

RÉPONSE

Selon l'analyse et la revue de la littérature, les avantages se classent en cinq catégories: l'optimisation des ressources frontalières, où le précontrôle peut mener à une meilleure utilisation des ressources, ce qui constitue un avantage direct pour les agences frontalières et peut représenter un allègement budgétaire direct; l'amélioration de la sécurité, où le précontrôle, en ayant lieu au niveau du périmètre, permet de réduire les menaces et d'améliorer la sécurité; l'amélioration de l'expérience des passagers à la frontière, où grâce à des opérations frontalières plus



efficaces (plus rapides et plus fiables) et à ses caractéristiques particulières (p. ex. lieu du contrôle à la frontière pouvant mener à une réduction des coûts, davantage de choix), le précontrôle est clairement avantageux pour les passagers; l'amélioration de l'expérience des entités commerciales à la frontière, où grâce à des opérations frontalières plus efficaces (plus rapides et plus fiables) et à ses caractéristiques particulières (p. ex. lieu du contrôle pouvant mener à la réduction des coûts, souplesse opérationnelle accrue), le précontrôle est clairement avantageux pour les transporteurs et les aéroports; et les avantages dérivés, qui découlent directement ou indirectement des avantages cités dans les quatre catégories précédentes. Par exemple, la réduction du coût à la frontière des opérations commerciales peut mener à une augmentation du commerce ou à la hausse des investissements étrangers, et la réduction du temps d'attente des passagers peut mener à une augmentation du tourisme. En général, les quatre premières catégories représentent des avantages qui sont de nature cumulative, tandis que la dernière catégorie englobe une vaste gamme de retombées positives du précontrôle qui, en général, ne peuvent être évaluées qu'au moyen de modèles d'entrées-sorties ou de modèles informatiques d'équilibre général.

Pour proposer des méthodes précises permettant de mesurer les avantages du précontrôle, il faut définir clairement certains facteurs et faire des compromis entre ceux-ci, notamment la robustesse et la disponibilité des données; la portée de l'analyse; et l'aspect privilégié par l'analyse. Le rapport offre des renseignements et des indications sur l'incidence éventuelle de chacun de ces facteurs sur la méthodologie proposée. À noter en particulier le fait qu'il est presque impossible de déterminer avec précision si c'est le pays hôte ou le pays étranger qui bénéficie le plus des avantages. Cela étant, l'équipe de recherche recommande fortement l'adoption d'un cadre qui ne limiterait pas la portée des avantages (c.-à-d. qu'il comprendrait les flux d'avantages vers l'extérieur du Canada); la répartition des avantages serait alors analysée en tant qu'élément qualitatif de l'évaluation.

Les avantages potentiels du précontrôle sont considérables. En effet, une évaluation très

préliminaire de l'installation de précontrôle à l'aéroport Pearson de Toronto révèle, en s'appuyant fortement sur une série d'hypothèses que vérifierait toute démarche de mesure sérieuse, que les avantages mesurables du précontrôle à ces installations seraient de l'ordre de 47,3 millions de dollars par année, soit près de 570 million de dollars sur trente ans (actualisés au taux de 8 p. 100 par année). Ce total ne comprend pas la majeure partie des économies importantes (sur les plans de l'infrastructure, des opérations et de l'administration) que le gouvernement américain réaliserait à lui seul. Tous les avantages mesurés sont des avantages dont profiteraient les transporteurs et passagers canadiens et américains, de même que certains passagers d'autres pays.

RÉPERCUSSIONS

Bien sûr, la nature et l'ampleur des avantages peuvent varier grandement, selon le mode de transport et le point d'entrée. Dans la plupart des cas, les avantages pour les passagers et les transporteurs proviennent de la possibilité d'un contrôle douanier plus rapide et du gain de temps qui en découle. Dans le secteur du transport aérien, cependant, la souplesse opérationnelle accrue donne lieu à des avantages encore plus importants, tant pour les passagers (davantage de choix) que pour les transporteurs aériens (droits d'aérogare).

Il est difficile d'établir la mesure dans laquelle les transporteurs peuvent percevoir ces avantages par l'entremise de tarifs plus élevés (c.-à-d. la façon dont les avantages sont répartis entre les passagers et les transporteurs).

Dans le secteur du transport par camion, les expéditeurs pourraient bénéficier d'avantages considérables sur le plan de la réduction des coûts de possession des stocks. Ces avantages sont tributaires du temps gagné à la frontière. Dans certains cas, la réduction des coûts d'infrastructure ou des coûts opérationnels pourrait se révéler un avantage particulièrement intéressant pour les agences frontalières. De même, les avantages sur le plan de la sécurité pourraient être très importants, quoique trop difficiles à évaluer avec précision.

Enfin, il est important de souligner que d'autres avantages, découlant principalement des avantages primaires susmentionnés, peuvent être mesurés au

moyen de modèles économiques. Ces modèles s'appuient fortement sur une série d'hypothèses et pourraient être considérés comme n'étant pas particulièrement transparents. Du côté positif, ils saisissent un certain nombre d'effets qu'il aurait été pour ainsi dire impossible de dégager directement, notamment le potentiel d'amélioration de la productivité, d'amélioration de la concurrence et d'augmentation du tourisme. Malheureusement, en raison des méthodes utilisées pour les mesurer, ces avantages ne peuvent être comparés de façon significative ni ajoutés aux autres avantages mesurables, et ne peuvent pas non plus être comparés aux coûts du projet ou de l'installation. On pourrait toutefois en rendre compte séparément pour éclairer le débat entourant la valeur des initiatives de précontrôle pour des intervenants précis, de même que pour la compétitivité économique du pays en général.

SOURCE

ARSENAULT, J-F., J. TAYLOR, M-A. ROY et J-F. PELLETIER. *Paramètres économiques du précontrôle : Étude documentaire, discussion et méthodes de mesure proposées*, préparé par CPCS, Inc., Ottawa (Ontario), Sécurité publique Canada, 2014.

SOURCES ADDITIONNELLES

Pour obtenir davantage de renseignements sur la recherche effectuée au Secteur de la sécurité communautaire et de la réduction du crime de Sécurité publique Canada, pour obtenir une copie du rapport de recherche complet, ou pour être inscrit à notre liste de distribution, veuillez communiquer avec :

Division de la recherche, Sécurité publique Canada
340, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario) K1A 0P8
PS.CSCCBResearch-RechercheSSCRC.SP@canada.ca

Les sommaires de recherche sont produits pour le Secteur de la sécurité communautaire et de la réduction du crime, Sécurité publique Canada. Les opinions exprimées dans le présent sommaire sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles de Sécurité publique Canada.
