

Premièrement, nous constatons que l'augmentation des délais à la frontière pour la circulation commerciale pourrait avoir été partiellement compensée par une réduction du trafic de voyageurs. Une grande partie du trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis est constituée de voitures et d'autres véhicules. En fait, plus de 80 p. 100 du trafic transfrontalier en 2001 s'est fait en voitures et par d'autres véhicules. Et même si le camionnage a augmenté de façon substantielle, le nombre de voitures est en déclin constant depuis le sommet de 100 millions de passages par an enregistré en 1991; ce nombre a chuté pour s'établir à moins de 70 millions de passages-voitures en 2001. Cela a eu pour effet de réduire le nombre total de passages de véhicules sur la période de 86 millions à 78 millions. Le nombre de passages de voitures est aussi beaucoup plus également réparti entre les divers postes frontaliers que le nombre de passages de camions. À titre d'exemple, le pont Ambassador accapare le quart de tous les passages de camions, mais seulement 12 p. 100 des passages de voitures; de même, les cinq plus importants postes de passages de la frontière entre le Canada et les États-Unis représentent une part plus modeste de 46,7 p. 100 du nombre total de passages-voitures.

Les données indiquent également que le trafic de voyageurs est plus sensible aux délais d'attente que la circulation commerciale. La circulation commerciale peut se prêter à des modifications d'horaires à brève échéance, mais elle nécessite des préavis beaucoup plus long pour permettre un changement de mode de transport ou pour prendre d'autres arrangements. Le trafic de voyageurs, par contre, réagit rapidement aux nouvelles relatives à la sécurité accrue à la frontière. Cela ressort de la figure ci-contre, qui montre l'évolution mensuelle de la circulation transfrontière de véhicules sur une période de trois ans.

Comme on peut le voir clairement, en septembre 2001, le nombre de voitures et de camions a baissé sensiblement au lendemain des événements tragiques du 11 septembre. Même si le camionnage a diminué de 12 p. 100 par rapport au même mois l'année précédente, le nombre de voitures a diminué du double de ce niveau. Et même si le nombre de camions franchissant la frontière est rapidement retourné à des niveaux relativement normaux, le nombre de voitures traversant la frontière est demeuré léthargique pendant près d'une année. La différence au niveau de la sensibilité aux questions de sécurité et de délais peut se traduire par des délais d'attente sensiblement réduits à la frontière pour la circulation commerciale, aux points de

passage où les véhicules commerciaux et de voyageurs ne sont pas séparés, ou encore là où les ressources peuvent être déplacées entre ces deux modes de transport. Il importe de noter que cette solution ne va pas sans imposer des coûts. La réduction du trafic de voyageurs transfrontières suppose un changement de comportement qui ne se serait pas produit dans d'autres circonstances et qui pourrait comporter une perte de bien-être. Il pourrait aussi y avoir des conséquences significatives sur les localités frontalières, et en particulier les fournisseurs de services qui profitent du trafic transfrontalier.

