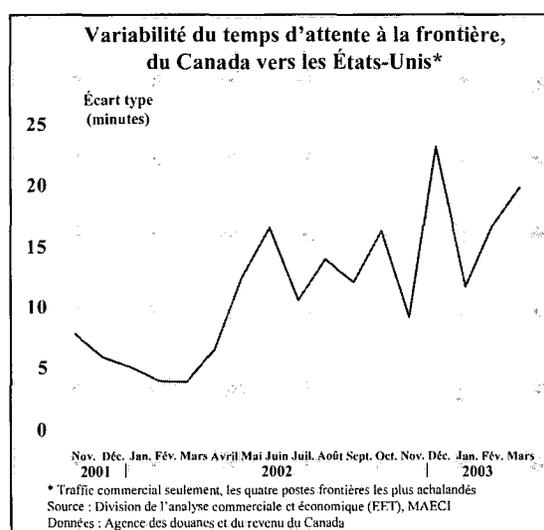


Il est difficile de préciser l'incidence des mesures de sécurité accrues à la frontière sur le temps requis pour franchir la frontière. Les données sur les délais d'attente ne sont recueillies que depuis novembre 2001. Comme on peut le voir à la figure ci-contre, les délais d'attente pour les véhicules commerciaux aux quatre postes frontaliers les plus achalandés semblent avoir diminué à la fin de 2001 et au début de 2002, mais ils ont commencé à augmenter à nouveau par la suite. Depuis, on observe d'importantes fluctuations dans les délais d'attente mensuels moyens, mais aucune tendance manifeste à la hausse. Il importe de noter également que le délai d'attente moyen, bien que plus élevé depuis le milieu de 2002, n'est toujours que de 15 à 16 minutes, avec des fluctuations ne dépassant pas 6 minutes dans un sens ou dans l'autre.

Les moyennes mensuelles peuvent être quelque peu trompeuses, parce que les délais d'attente peuvent fluctuer considérablement d'un jour à l'autre, ou même d'heure en heure. La seconde figure fait voir l'écart type, qui est une mesure de volatilité, des délais d'attente quotidiens moyens aux quatre postes de passage à



la frontière les plus achalandés, pour le trafic commercial. Le profil ne diffère pas tellement à celui des délais d'attente moyens, mais il montre qu'il peut y avoir une volatilité importante d'un jour à l'autre, même si la moyenne s'établit autour de 14 minutes. La mesure véritable de la volatilité consisterait à faire des observations semblables à un niveau encore plus détaillé, mais cela déborde de la portée de la présente analyse.

Les tentatives faites pour mesurer les délais d'attente, dans ce contexte, fournissent une approximation grossière des coûts à la frontière. Une mesure plus directe de ces coûts peut être obtenue à l'aide des données de l'International Trade Commission des États-Unis sur les coûts d'importation, de transport et d'assurance (les coûts ITA). Le graphique ci-contre montre les coûts d'ITA sur les importations canadiennes aux États-Unis en proportion des importations aux États-Unis en provenance

du Canada. Comme on peut le voir, il y a une tendance à la baisse évidente pour les cinq années et demie précédant septembre 2001, point auquel ces frais amorcent une tendance à la hausse. Les frais d'ITA ont augmenté de 0,18 point de pourcentage, c'est-à-dire de 12,4 p. 100, depuis le début de septembre 2001¹⁶. Les frais d'ITA devraient englober les mesures prises par les exportateurs pour changer de mode de transport, de port ou d'horaire de franchissement de la frontière, parce que ces éléments seraient pris en compte dans les coûts de transport. Il est important de noter, toutefois, que les coûts d'ITA peuvent être influencés par des facteurs non liés à la sécurité. Si, au niveau agrégé, il semble y avoir une relation étroite avec la sécurité à la frontière, à un niveau plus désagrégé, la plupart de ces coûts accrus visent les ressources et les produits connexes, qui ne devraient pas être touchés aussi directement par les préoccupations en matière de sécurité.

L'incidence la plus marquée des frictions accrues à la frontière pourrait ne pas se faire sentir sur les échanges commerciaux, mais plutôt sur l'investissement étranger direct (IED). Cet effet pourrait toucher notamment la capacité du Canada d'attirer des investissements nouveaux et de maintenir les investissements déjà en place et pourrait même englober les efforts faits pour convaincre les sociétés canadiennes de demeurer au Canada. Les délais d'attente accrus contribueraient, en théorie et en pratique, à réduire l'incitation pour

¹⁶ Calculés sur la base de la moyenne trimestrielle afin de réduire la volatilité mensuelle.