

Examen de l'étude intitulée « *Employment Implications of Trade Liberalization with East Asia* », des Travailleurs canadiens de l'automobile, parue en septembre 2006

Dan Ciuriak

Direction de la recherche sur les politiques et de la modélisation
Septembre 2006

Résumé

L'étude commandée par les TCA examine l'incidence sur l'emploi au Canada des accords de libre-échange potentiels entre le Canada et la Corée, le Japon et la Chine. Malheureusement, tant par sa forme que dans son exécution technique, l'étude est boiteuse et ses conclusions sont sujettes à caution.

Dans cette étude, on exclut la libéralisation des échanges dans le domaine agricole. Étant donné qu'un ALE Canada-Corée sans l'agriculture ne saurait être viable, les conclusions de l'étude ne sont utiles à aucune entente réaliste.

Dans l'étude, on utilise l'équilibre commercial bilatéral et l'incidence sur les emplois sectoriels pour mesurer les avantages d'un ALE. L'équilibre commercial bilatéral ne sert à rien dans le cadre des échanges du Canada avec plus de 200 partenaires. L'incidence sur les emplois sectoriels correspond au coût d'adaptation au moment du passage de la main-d'œuvre et du capital de secteurs en déclin à des secteurs en croissance, et non à des pertes permanentes. Également, l'étude ignore le travail habituel de mesure des avantages de la libéralisation des échanges commerciaux, à savoir les gains en efficacité dus à la plus forte spécialisation dans le domaine où le pays jouit d'un avantage comparatif et les avantages pour les consommateurs de prix plus faibles et d'une concurrence accrue sur le marché.

Dans son évaluation de l'incidence des ALE sur l'emploi au Canada, l'étude suppose que toute croissance des importations en provenance des pays partenaires se produit tout à fait au détriment de la production et des emplois au Canada. Cette hypothèse serait vraie, si le Canada n'importait pas de pays tiers et si les prix plus bas sur le marché intérieur n'accroissaient pas les achats de consommation. Les hypothèses posées ne sont pas valides et entraînent de grossières erreurs, qui sont particulièrement énormes dans un secteur tel que l'automobile, où les importations de pays tiers représentent la part du lion des ventes sur le marché intérieur.

En jugeant que l'avantage, pour le Canada, d'augmenter les exportations vers la Corée serait limité, voire nul, l'étude se base sur une analyse économétrique qui ne tient pas la route et qui s'écroule si on en fait un examen minutieux.

L'étude de TCA utilise également des « analogies historiques » qui amènent le lecteur à conclure que l'incidence d'un ALE Corée-Canada sur le flux commercial futur correspondra au modèle historique moyen de la croissance des importations et des



exportations avec les partenaires actuels du Canada. À cet égard, l'étude de TCA attribue implicitement à un ALE toute hausse du commerce due à une croissance des économies respectives, les variations du taux de change et celles du prix des marchandises qui pourraient se produire après la conclusion de l'ALE. Cette approche n'est pas scientifique : l'effet d'un ALE doit être examiné en s'appuyant sur le principe que « toutes choses étant égales par ailleurs », c'est-à-dire qu'il faut éliminer les incidences des autres facteurs sur le commerce. Ainsi, c'est cette approche, associée à des hypothèses limites (aucune sensibilité coréenne aux réductions tarifaires et exclusion de l'agriculture), qui a engendré l'en-tête prédisant la perte de 33 000 emplois en cas d'un ALE Canada-Corée.



Examen de l'étude, intitulée « Employment Implications of Trade Liberalization with East Asia », des Travailleurs canadiens de l'automobile, parue en septembre 2006.

1. Introduction

L'étude commandée par les TCA a pour objectif d'examiner l'incidence d'accords de libre-échange avec la Corée, le Japon et la Chine sur l'emploi au Canada. L'étude présente deux types d'analyse :

- a) une « méthode des élasticités » : c'est-à-dire, en fait, un modèle simplifié d'équilibre partiel qui permet d'obtenir des répercussions commerciales nettes par secteur, lesquelles sont ensuite multipliées par les données d'emploi par secteur afin de produire des répercussions sur l'emploi;
- b) une méthode d'« expérience historique » : la croissance moyenne post-ALE des exportations et des importations avec les partenaires du Canada est appliquée aux échanges commerciaux du Canada avec la Corée et donne un impact commercial net, qui génère un impact sur l'emploi.

2. Portée de l'examen

L'étude de TCA s'intéresse au secteur industriel et exclut la libération des échanges agricoles. Par exemple, le chiffre accrocheur de plus de 33 000 emplois perdus à la suite d'un ALE Canada-Corée, cité dans l'article de Jim Stanford qui s'appuie sur l'étude¹ est basé sur la libéralisation des biens industriels uniquement. Il faut également souligner que beaucoup des gains escomptés en termes d'accès au marché se retrouvent dans les produits agricoles dans lesquels le Canada a un avantage par rapport aux producteurs coréens et qui bénéficient d'une protection substantielle sur le marché coréen. Étant donné qu'un ALE entre le Canada et la Corée qui exclurait complètement l'agriculture ne serait pas viable, les conclusions de l'étude ne sont pas utiles à la négociation d'un accord réaliste, même si les méthodes d'analyse sont valables par ailleurs.

3. Équilibre commercial et résultats nets sur l'emploi, mesures de l'incidence d'ALE

L'approche adoptée dans l'étude des TCA visant à évaluer les coûts et les avantages d'un ALE, laquelle met l'accent sur l'équilibre des échanges bilatéraux et sur les résultats sectoriels sur l'emploi, n'est pas valable. Les avantages économiques d'une libéralisation du commerce proviennent de sources diverses :

1. les gains en efficacité dus à une plus forte spécialisation dans les domaines d'avantages comparatifs d'un pays;
2. les avantages à la consommation sous forme de prix plus bas et de concurrence plus forte sur le marché intérieur.

Les modifications aux équilibres commerciaux, élément sur lequel insiste l'étude de TCA, ne représentent pas une mesure ni de l'avantage ni du coût d'un accord commercial préférentiel.



- Il ne faut pas oublier qu'un pays exporte de manière à obtenir des devises étrangères qu'il pourra utiliser pour acheter des importations. Une augmentation des exportations nettes amène des devises étrangères qui sont consacrées à des importations. Rien ne justifie dans la théorie ou la pratique économiques, pour un pays, la quête d'un commerce équilibré sur une base bilatérale, l'utilisation des devises étrangères additionnelles obtenues grâce à des exportations plus grandes avec un partenaire sur les importations de ce partenaire.
- De plus, il faut tenir compte des effets macroéconomiques qui amènent l'équilibre : une hausse de l'excédent (déficit) commercial a tendance à amener une appréciation (dépréciation) du taux de change, ce qui, à son tour, nuit à (stimule) la compétitivité des exportations d'un pays. Autrement dit, si l'impact immédiat d'un ALE augmente l'excédent, les résultats seconds auront tendance à prendre une direction compensatoire.
- De manière générale, l'objet d'une libéralisation du commerce est de permettre au pays visé d'atteindre une répartition des ressources plus efficace et d'augmenter le PIB; la libéralisation des échanges n'est pas un véhicule pour réduire un déficit commercial ni pour augmenter un excédent. La taille d'un excédent comptable est déterminée par une vaste gamme de variables économiques, dont l'attrait du pays en tant que lieu d'investissement (ce qui influera sur le flux de capitaux et les importations de biens en capital), le volume de l'épargne intérieure par rapport à l'investissement intérieur et les taux de croissance économiques nationaux et mondiaux.

En ce qui concerne les résultats sur l'emploi, les ALE entraînent un déclin de la part de marché d'un secteur industriel là où le pays est en désavantage comparatif par rapport aux partenaires de l'ALE. Ce déclin de la part de marché sectoriel peut être suffisamment important pour entraîner un déclin absolu de l'output et de l'emploi dans le secteur, si les gains en revenu ne permettent pas d'induire une dépense nette suffisante pour l'achat des produits du secteur de manière à compenser pour la part de marché perdue aux importations; en termes économiques, un secteur subit des baisses absolues lorsque l'effet de l'élimination tarifaire sur le prix domine l'effet sur le revenu. Dans ce dernier cas, il y a des coûts d'adaptation au fur et à mesure que les ressources (tant humaines que financières) passent des secteurs en déclin vers les secteurs en expansion. Les emplois ne sont pas perdus pour de bon dans ce processus, mais ils passent des secteurs plus faibles vers ceux plus viables. Du même coup, les gains en efficacité se traduisent par une plus forte productivité et des niveaux de vie plus élevés. La mesure de l'incidence d'un ALE sur les emplois, ce que suggère l'étude de TCA, est en fait une mesure du coût d'adaptation, mais pas un résultat net, en ce qui concerne l'incidence globale d'un ALE.

L'étude ne parle pas des mesures traditionnelles des avantages d'un ALE, et notamment de l'incidence d'un ALE sur le bien-être des consommateurs, soit l'élément le plus souvent cité du résultat net d'un ALE dans la littérature économique.

4. Modèles et méthodes quantitatives

D'un point de vue économique, les résultats quantitatifs selon l'étude sont essentiellement biaisés, et ce pour les raisons suivantes :

L' « approche des élasticités »

Dans sa méthode des élasticités, l'étude des TCA dérive l'impact d'un ALE sur les importations canadiennes en multipliant une élasticité de substitution supposée par la réduction tarifaire et par le niveau initial des importations. Ainsi, l'expansion des ventes automobiles coréennes est considérée dans son entier comme se faisant aux dépens de la production canadienne et, à son tour aux dépens des emplois pour les Canadiens. Cela serait vrai, si on avait adopté une hypothèse appropriée pour l'élasticité, uniquement si les conditions suivantes s'appliquaient :

- a) Le Canada n'a aucun échange dans les secteurs visés avec des pays tiers. Appliquer cette approche binationale au Canada, lequel commerce fortement avec les pays, et plus particulièrement les États-Unis, entraîne nécessairement des erreurs grossières.
- b) Il n'y a aucune réponse des consommateurs sous forme d'une hausse de la demande stimulée par des prix plus faibles à la suite des réductions tarifaires. Le fait de ne pas avoir tenu compte d'une hausse des ventes sur le marché intérieur due à une coupure tarifaire augmente l'importance de la première erreur commise.

Comme on peut le constater dans l'encadré qui suit, ces erreurs entraînent un grossissement aberrant de l'impact sur la production canadienne et sur les emplois dans le secteur automobile, environ 85 % de l'erreur étant due à l'oubli de prendre en compte les importations par le pays tiers et en gros 15 % à l'oubli de la prise en compte de la réponse des consommateurs. Étant donné que les importations représentent une part de marché importante dans d'autres secteurs, cette erreur est répétée dans l'évaluation que fait les TCA dans tous les secteurs.



Évaluation des résultats sur le secteur automobile d'importations coréennes, selon l'étude de TCA

Pour montrer l'incidence d'appliquer un modèle binational pour étudier une baisse du tarif préférentiel sur les importations automobiles en provenance de Corée, tout en faisant fi de la réponse des consommateurs à des prix plus faibles, nous appliquons un modèle standard à trois pays, le modèle COMPAS, élaboré par la Commission américaine du commerce international aux fins de l'analyse de l'incidence sur des secteurs particuliers de changements tarifaires visant une source d'importation. Dans la simulation qui suit, les paramètres du modèle sont ceux appliqués dans l'étude des TCA (élasticité de substitution et pertes d'emplois) ou sont choisis pour satisfaire les hypothèses des TCA (par exemple le transfert complet de la réduction tarifaire par les producteurs canadiens et coréens). Le modèle est « ajusté » de manière à reproduire de manière exacte les gains à l'importation calculés par les TCA en choisissant des élasticités de l'offre du Canada et du pays tiers d'un ensemble assez vaste (voir la note 2 pour les sources et hypothèses).²

Ventes sur le marché automobile canadien	Chiffres réels 2005	Écart dû à l'ALECC	Résultat sur l'emploi au Canada
Production intérieure			
Quantité (nombre d'unités) :	408 582	(4 819)	
Valeur (en millions) :	9 427,3 \$	(133,3 \$)	(94)
Importations coréennes			
Quantité (nombre d'unités) :	127 673	70 387	
Valeur (en millions) :	1 571,9 \$	718,8 \$	(526)
Importations de pays tiers			
Quantité :	1 043 774	(14 838)	
Valeur (en millions) :	27 973,8 \$	(454,0 \$)	
Total des ventes intérieures			
Quantité (nombre d'unités)	1 580 029	50 730	
Valeur (en millions) :	38 972,9 \$	131,6 \$	

Comme on peut le constater, si la variation des importations coréennes (718,8 millions de dollars) était absorbée au complet par la production intérieure, l'incidence sur l'emploi serait une perte de 526 emplois, comme l'affirme l'étude de TCA, étant donné leur ratio de pertes d'emploi. Par contre, en fait, la majorité du gain à l'importation coréenne se ferait aux dépens des fournisseurs venant de pays tiers, en particulier les États-Unis, et qui ont la part du lion quant aux ventes au Canada; les derniers perdrait quelque 454 millions de dollars en ventes selon cette simulation. De plus, la consommation intérieure augmenterait à peine (132 millions de dollars) en raison d'une pression à la baisse sur les prix sur le marché automobile canadien en raison des faibles prix coréens. Si on tient compte des deux effets, on réduit l'impact sur l'emploi à moins de 100 pertes d'emploi. Ce calcul surévalue probablement l'incidence sur le secteur automobile canadien, car on adopte les hypothèses des TCA de passation complète des réductions tarifaires et de l'élasticité de substitution. À l'aide du modèle COMPAS et de ce que nous considérons comme étant des hypothèses plus plausibles pour ces paramètres, Industrie Canada a calculé l'incidence sur l'emploi, qui varie de 5 à 35 pertes d'emploi.

Un ALE avec la Corée ouvrirait ce marché aux fabricants canadiens. L'étude des TCA applique la même technique pour mesurer la croissance des exportations canadiennes en Corée qu'entraînerait un ALE. Par contre, elle élabore une thèse voulant que l'élasticité qui commande le calcul de gains canadiens à l'exportation sur le marché coréen devrait être grandement réduite, si on la compare à celle sur le marché canadien. L'étude propose deux options : a) des élasticités deux fois plus petites que celles visant le marché canadien; b) les élasticités de substitution pour la Corée sont toutes nulles, ce qui laisse entendre que l'ALE n'a aucune espèce d'incidence sur les exportations canadiennes en Corée.

L'étude invoque des preuves empiriques pour justifier cette thèse. Elle suggère que la pénétration des importations (calculée en divisant le total des biens et des services importés par le PIB) augmente à mesure que la protection tarifaire moyenne (soit le ratio recettes douanières encaissées – somme des importations de produits et de services) diminue. Elle conclut que, pour la période 1980-2004, cette protection moyenne expliquerait environ 85 pour 100 de la hausse de la pénétration des importations au Canada. Par contre, on reste muet sur les effets de cette protection sur la Corée. On termine l'étude en affirmant qu'une réduction tarifaire par le Canada entraînerait certainement une croissance importante des importations coréennes, alors qu'une telle mesure de la part de la Corée entraînerait une hausse beaucoup moindre, voire nulle des exportations canadiennes.

Cette preuve empirique prête le flanc à de nombreuses critiques à caractère général.

- Les services ne sont pas assujettis à des droits douaniers; par conséquent, il ne faut pas inclure les services dans le calcul de la sensibilité des importations à l'imposition d'un droit douanier.
- Les recettes douanières ne donnent pas une mesure exacte de la protection appliquée, puisqu'un droit douanier prohibitif n'amène aucune recette et, par conséquent, une protection tacite nulle. Une réduction tarifaire, dans de telles circonstances, entraîne une hausse des recettes douanières, ce qui serait alors interprété comme équivalant à un protectionnisme accru.
- Des données chronologiques sur la pénétration des importations dans les pays en développement peuvent être énormément trompeuses en tant qu'indice d'ouverture du marché aux importations. En effet, dans beaucoup de pays en développement, le secteur non échangé ne fonctionne pas avec les prix mondiaux : ce que l'on appelle le taux de change « à parité des pouvoirs d'achat » est de loin supérieur au taux de change sur le marché, dans beaucoup de pays en développement. À mesure qu'un pays se développe, la structure des prix intérieurs tend à s'aligner sur les prix mondiaux; parallèlement, l'économie nationale jouit d'une croissance nominale beaucoup plus rapide que le secteur échangé, ce qui amène une baisse de la part observée des importations dans le PIB.
- Les données chronologiques sur la pénétration des importations dans l'économie de pays dont le taux de change réel connaît d'importantes fluctuations peuvent elles aussi induire fortement en erreur en tant qu'indice d'ouverture aux importations. Au Japon, par exemple, la très forte hausse du yen après 1985 a entraîné une forte baisse du prix des importations calculé en yens. Alors que le volume des importations a augmenté en raison des faibles prix, leur part dans le PIB est tombée, passant de 11,04 en 1985 à 7,41 en 1986, selon l'étude de TCA. (Ce mouvement était dû à

l'incidence du taux de change sur les prix.) L'absence de contrôles face à de telles fluctuations peut entraîner une estimation biaisée de la réaction des importations à une réduction du tarif douanier.

Par conséquent, cette méthode ne suscite pas beaucoup de confiance dans les résultats.

Pour être plus précis, l'étude des TCA ne tient pas compte des transformations du régime commercial coréen qui ont pu avoir une forte incidence sur la relation étudiée :

[traduction] « La libéralisation des importations s'est faite en deux étapes, en Corée. La première étape s'est déroulée du début des années 1980 à 1988 et a consisté à libéraliser les permis à l'importation et à réduire les taux tarifaires. Ces deux mesures visaient à exercer une pression concurrentielle sur les industries nationales. La seconde étape de la libéralisation des importations a été déclenchée en 1988 et a pris la forme d'un plan quinquennal de réduction des tarifs entre 1989 et 1993. Pendant cette période, un plan plus vaste de réduction accélérée des tarifs a été mis en place. »³

Pour contrôler les effets de la modification de la politique commerciale coréenne entre la période pré-1988 et la période post-1988, on peut ajouter une variable muette nominale dans l'équation appliquée par les TCA. Ce simple ajout fait disparaître la supposée insensibilité du taux de pénétration des importations coréennes à la fluctuation de la moyenne des recettes douanières.

Statistiques de régression	Étude de TCA	Avec var. muette du régime
Coeff. de régression multiple	0,0021	0,6792
Coeff. R ²	0,0000	0,4613
Coeff. R ² ajusté	-0,0434	0,4123
Coefficient (t-statistiques entre parenthèses)		
Intercepte	33,55 [15,7]	1,175 [12,67]
Variable muette du régime		-0,2244 (-4,34)
Moyenne des recettes douanières	-0,0039 (-0,0098)	-0,2855 (-3,56)

Également, si l'on tient compte de l'effet des fortes fluctuations du taux de change entre le Canada et les États-Unis, lequel a modifié le prix des biens échangés par rapport au prix des biens non échangés, la moyenne des recettes douanières devient moins utile pour expliquer la pénétration des importations au Canada.

Statistiques de régression	Étude de TCA	Avec taux de change États-Unis – Canada
Coeff. de régression multiple	0,9179	0,9499
Coeff. R ²	0,8426	0,9023
Coeff. R ² ajusté	0,8357	0,8935
Coefficient (t-statistiques entre parenthèses)		
Intercepte	1,4894 (41,57)	0,5617 (2,21)
Taux de change Canada – États-Unis		0,6289 (3,67)
Moyenne des recettes douanières	-0,6567 (-11,09)	-0,4803 (-7,09)

Ainsi, les résultats de l'étude de TCA sont tous sujets à caution en tant qu'indices de la sensibilité relative des importations coréennes et canadiennes aux réductions tarifaires.

Face à l'argumentation de l'étude de TCA, il faut souligner en gros que l'hypothèse voulant que les gains à l'exportation du Canada ne peuvent résulter que d'une hausse des ventes à la Corée est fautive. L'adaptation de l'économie intérieure du Canada à une hausse des importations en provenance de la Corée dans un certain nombre de secteurs entraînerait des déplacements des ressources vers d'autres secteurs qui exportent dans des pays tiers, ce qui serait facilité par un ajustement stabilisateur du taux de change, si les échanges entre le Canada et la Corée devaient amener une détérioration initiale de la balance commerciale du Canada.

L'approche de l'« expérience historique »

Dans son approche s'appuyant sur l'expérience historique, l'étude de TCA attribue implicitement à un ALE toute hausse des échanges causée par la croissance des économies respectives, les fluctuations des taux de change et les fluctuations du prix des marchandises qui pourraient se produire par la suite. Les effets d'un ALE devraient plutôt être évalués sur la base du principe « toutes choses étant égales par ailleurs ». Voici des exemples qui montrent les pièges de l'approche adoptée dans l'étude de TCA, laquelle fait fi de l'incidence d'une multitude de facteurs sur l'évolution des échanges :

- L'apparition de la Chine sur le marché mondial et la part importante qu'elle occupe sur ce marché ont entraîné une diminution de la part du Canada sur tous les marchés, toutes choses étant égales par ailleurs. On mesure l'incidence d'un ALE en déterminant si ce dernier a modéré l'érosion de la part de marché du pays concerné.
- Le fait que les États-Unis signent des ALE avec certains des partenaires commerciaux du Canada, Israël par exemple, pourrait éroder ~~sur~~ le traitement préférentiel dont jouit le Canada, si ce dernier ne concluait pas un ALE avec ce pays-là.
- Même si les importations canadiennes en provenance du Chili ont augmenté de 1,3 milliard depuis 1997, cette hausse vient essentiellement (723 millions de dollars, soit environ 55 %) d'une augmentation des importations de cuivre. Pour tout dire, la hausse de la valeur des importations de cuivre s'explique par la forte croissance du prix du cuivre au cours de cette période. La hausse du prix du cuivre n'avait rien à voir avec la signature d'un ALE avec le Chili. De même, le peso chilien a subi une forte dévaluation (plus de 20 %) par rapport au dollar canadien (303 \$ en 1997 et 461 \$ en 2005, avec un écart cumulé de quelque 11 % entre les taux d'inflation); cela aussi a pesé sur les échanges.

Il faut souligner que le chiffre de 33 000 emplois perdus à la suite d'un ALE Canada-Corée, chiffre mentionné à la page en regard de l'éditorial, s'appuyait sur cette approche faisant appel aux analogies historiques.

5. Conclusion

L'étude, tant par sa construction que du point de vue de sa réalisation technique, est boiteuse; ses conclusions sont sujettes à caution.



¹ *Globe and Mail*, 25 septembre 2006.

- ² Les hypothèses posées pour simuler les répercussions dans le secteur automobile ont été les suivantes :
- Les données de base quant à la production du secteur automobile canadien, à la consommation et aux importations en provenance de la Corée ou de pays tiers, selon la base de données Ward's AutoInfoBank, sont versées dans COMPAS.
 - Pour assurer le transfert complet de la réduction tarifaire aux consommateurs canadiens, comme le suppose l'étude de TCA, l'offre d'importations de la Corée est traitée comme étant tout à fait élastique. (Dans un secteur aussi diversifié que le secteur automobile, on s'attendrait à un transfert partiel; cette hypothèse exagère donc le gain à l'importation d'automobiles coréennes.)
 - L'élasticité de substitution est fixée à 7,5, comme dans l'étude de TCA. Signalons que cette élasticité est basée indirectement sur les données d'une banque de données internationale (GTAP, version 5) mises à jour depuis (dans la version 6, l'indice d'élasticité pertinent est plus bas). L'application d'un coefficient d'élasticité élevé tend à augmenter les gains à l'importation d'automobiles coréennes.
 - On a choisi une élasticité moyenne de l'offre pour la production intérieure (5) et les importations de pays tiers (7), ce qui respecte en gros les usages; les valeurs précises ont été choisies pour amener le modèle à produire exactement l'augmentation des importations coréennes calculée dans l'étude de TCA (les résultats ne sont pas très sensibles à ce choix).
 - Le « contenu en emplois » de la production automobile intérieure se base sur le coefficient appliqué dans l'étude de TCA (0,73 emploi par million de dollars de production automobile).
 - L'élasticité globale de la demande sur le marché intérieur a été fixée à moins un. (Cette hypothèse veut dire qu'une variation de un pour cent du prix entraîne une hausse équivalente de la quantité demandée.)

Nous voulons souligner que le ministère de l'Industrie a utilisé le même modèle COMPAS dans son étude, intitulée *Analyse d'équilibre partiel des répercussions d'un ALE Canada – Corée sur l'industrie canadienne de l'automobile*. Les résultats obtenus donnent une perte d'emplois beaucoup moindre que les résultats de notre exercice : dans le pire des cas, le scénario d'Industrie Canada prévoit la perte de 35 emplois. La différence entre les résultats de notre propre scénario (97 emplois perdus) et ceux de l'étude de TCA (526 emplois perdus) vient uniquement du fait que l'un utilise un modèle à trois pays et l'autre, un modèle à deux pays et de l'application d'une valeur non nulle à l'élasticité de la demande par rapport au prix sur le marché de l'automobile. Les autres différences entre l'étude de TCA et celle d'Industrie Canada sont dues au choix des paramètres suivants :

	Étude de TCA	Simulation de l'étude de TCA par MAECI	Industrie Canada
Élasticité de substitution : intérieur c. étranger	7,5	7,5	2,1 - 3,5
Élasticité de substitution - autres marchés étrangers	n.d.	7,5	4,2 - 7
Élasticité de l'offre sur le marché intérieur – producteurs canadiens	n.d.	5	2,5 - 5
Élasticité de l'offre sur le marché intérieur – producteurs coréens	n.d.	1 000	5 - 10
Élasticité de l'offre sur le marché intérieur – producteurs de pays tiers	n.d.	7	5 - 10
Élasticité globale de la demande	n.d.	(1)	(0,5) – (1,5)
Valeur de la production dans le secteur automobile pour chaque emploi	1 367 158 \$	1 367 158 \$	1 421 939 \$

³ Yang, Yung Y. et Min Hwang, « Effects of Trade Liberalization on Domestic Prices: The Evidence From Korea, 1983-1995 », janvier 1999. [Dept of Economics, California State University]