

Transports Canada

**Projet : Étude coûts-avantages relative au dédouanement
électronique et à l'inspection routière au Canada**

Résumé

Rédigé pour : Transports Canada

Rédigé par : Tri-global Solutions Group Inc. et IBI Group

Jun 2003

Résumé

La présente étude fournit aux administrations canadiennes les réponses aux sept questions suivantes :

- Existe-t-il une analyse de rentabilisation valable en ce qui a trait aux solutions de dédouanement électronique au Canada?
- Y a-t-il des conséquences sur la sécurité nationale au Canada?
- Le dossier d'analyse est-il solide?
- Un programme national peut-il être mis en œuvre?
- Quel modèle de fonctionnement convient au Canada?
- Quelles recommandations ont découlé de l'étude?
- Quelles sont les prochaines étapes?

De plus, le présent résumé fournit la réponse à une question soulevée à la réunion du Comité directeur de mai 2003, relativement aux impacts des gaz à effet de serre. Bien que cette question ne relève pas de l'étude, la réponse est incluse. Le résumé se termine par la description de chacun des autres chapitres qui font partie du document.

Existe-t-il une analyse de rentabilisation valable?

Selon les données évaluées dans la présente étude, la mise en œuvre de solutions en matière de dédouanement électronique est réalisable dans les lieux de trafic intense (trafic annuel de 100 000 camions ou plus) du Canada. Les autorités canadiennes ont présenté des renseignements touchant 174 postes et sites portables du Canada. Cinquante-six pour cent de ces emplacements affichent un trafic suffisant pour faire l'objet d'une analyse de rentabilisation justifiable sur le plan du coût, en ce qui a trait au dédouanement électronique, y compris :

Autorités interrogées¹	Nombre total de sites déclarés	Nombre de sites affichant un trafic annuel supérieur à 100 000 camions	Pourcentage de sites affichant un trafic annuel supérieur à 100 000 camions
Ontario	41	41	100 %
Colombie-Britannique	35	30	86 %
Saskatchewan	12	9	75 %
Québec	28	5	18 %
Manitoba	10	4	40 %
Nouveau-Brunswick	6	3	50 %
Alberta	11	4	36 %
Île-du-Prince-Édouard	2	1	50 %
Yukon	2	0	0 %
Territoires du Nord-Ouest			
Nunavut			
Terre-Neuve	5		
Nouvelle-Écosse	5		
Total	174	97	56 %

¹ Les autorités de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut n'ont pas été interrogées.

Y a-t-il des conséquences sur la sécurité nationale au Canada?

Compte tenu de la priorité accordée à la sécurité du transport des marchandises depuis le 11 septembre 2001, la mise en œuvre d'un système de dédouanement électronique et d'inspection routière revêt une importance renouvelée et offre un avantage en matière de sécurité qui ne peut être mesuré facilement. La sécurité nationale tirerait profit d'un système compatible national qui permettrait d'identifier les véhicules au Canada à l'aide d'un registre commun de transpondeurs.

Y a-t-il une incidence sur les gaz à effet de serre?

Chaque camion économise une quantité estimative de 0,414 litre de diesel par contournement, c'est-à-dire environ 1,12 kg de gaz à effet de serre (GES). À l'échelle d'un système comportant 97 postes de dédouanement électronique et d'inspection routière et à raison de 7,1 millions de contournements par année, on atteint une économie annuelle de 8 000 000 kg ou 8 000 tonnes de GES.

Le dossier d'analyse est-il solide?

L'étude a entraîné l'évaluation de trois modèles, c'est-à-dire un modèle entièrement public, un modèle public-privé et un modèle privé. Chaque modèle a été évalué selon diverses perspectives. Le tableau suivant résume l'avantage économique par modèle. La perspective sociale est la plus pertinente : elle entraîne un rapport avantages-coûts allant de 2,7, en ce qui concerne le modèle privé, à 4,4, en ce qui a trait au modèle public. La perspective sociale permet de mesurer la valeur réelle du projet pour la société, quelle que soit la personne qui assume le coût et celle qui tire un avantage. Les autres perspectives (gouvernement, transporteurs et concessionnaires) permettent de mesurer les avantages et les coûts, qui s'accumulent uniquement du point de vue de ces groupes. Un rapport avantages-coûts supérieur à 1,0 est considéré comme économiquement justifié, puisque les avantages dépassent les coûts.

	Modèle		
	Public	Privé-public	Privé
Perspective	Rapport avantages-coûts		
Gouvernement	1,1	1,9	5,0
Transporteurs	>10,0	7,5	1,1
Concessionnaires	Ce modèle exclut les concessionnaires	1,1	2,1
Société	4,4	4,4	2,7

Les coûts englobent généralement la mise en œuvre, l'exploitation et l'entretien du matériel et des logiciels, les dispositifs embarqués, de même que la commercialisation et la vérification des activités de dédouanement électronique et d'inspection routière. Les avantages comportent généralement les économies de temps et de carburant pour les transporteurs, les économies relatives à l'infrastructure, les avantages liés à la sécurité, de même que l'amélioration de la productivité des employés. Les avantages les plus importants touchent les transporteurs routiers, qui économisent environ 1,35 \$ (1,10 \$ en temps et 0,25 \$ en coûts de carburant) chaque fois qu'un système de dédouanement électronique et d'inspection routière leur permet de contourner un poste d'inspection où ils auraient dû autrement s'arrêter.

L'analyse de rentabilité favorise une forme de modèle privé-public selon lequel les coûts et les avantages sont partagés plus équitablement entre les secteurs public et privé. Le modèle public

obligerait le gouvernement à assumer la totalité des coûts, tandis que le transporteur tirerait la plupart des avantages. Le modèle privé libère le gouvernement provincial de la majeure partie du fardeau du coût, mais l'impose ensuite quasi totalement au transporteur; de plus, ce modèle peut nuire à la participation. En outre, le modèle privé se révélera le plus coûteux, en raison des frais supplémentaires de gestion et de facturation liée à un système privé.

Un programme national peut-il être mis en œuvre?

Oui, huit territoires du Canada comptent 97 emplacements qui font l'objet d'une analyse de rentabilisation favorable. Dans l'Ouest, ces territoires englobent la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, l'Alberta et le Manitoba, dans le centre du Canada, l'Ontario et le Québec et, à l'est, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Une solution pancanadienne peut être mise en œuvre, sous réserve de la capacité des autorités d'harmoniser leurs programmes et leurs lois en vue du dédouanement électronique.

Quel modèle de fonctionnement convient au Canada?

L'analyse économique contenue dans l'étude a révélé que tous les modèles entraînaient, dans l'ensemble, des avantages. Cependant, lorsque les budgets seront établis, le meilleur modèle de fonctionnement devrait viser à optimiser les avantages nets (du point de vue social), tout en réalisant l'équité entre les coûts et les avantages pour chacun des secteurs. Aucun secteur ne doit être démesurément touché plutôt qu'un autre. À cette fin, le modèle privé-public est le plus efficace.

L'évaluation économique favorable du modèle privé-public ne constitue pas l'unique motif qui nous incite à le recommander. D'autres facteurs appuient ce modèle, y compris :

- **Réduction de l'engagement financier à long terme** – Un programme de dédouanement électronique et d'inspection routière exige un investissement en capital initial, suivi de coûts permanents d'exploitation et d'entretien. Les transporteurs tirent les avantages les plus importants; il convient donc d'appliquer une forme quelconque de frais d'utilisation, afin d'appuyer les coûts permanents d'exploitation et d'entretien et de réduire la dépendance à l'égard du financement public. Le programme doit être conçu de manière à permettre aux participants du secteur privé de réduire leurs coûts au minimum en réalisant des économies plus importantes et d'accroître leurs revenus grâce à l'amélioration du taux de participation. Ainsi, le secteur privé assume une partie du risque financier lié au programme; toutefois, il est également en mesure de réduire ce risque au minimum, grâce à l'exploitation efficace du programme. De plus, le gouvernement peut organiser les coûts d'immobilisation et de fonctionnement afin de restreindre ses engagements à long terme.
- **Intérêt de l'industrie** – L'industrie du transport routier serait plus réceptive à un programme dont la mise en œuvre et l'exploitation ne relèveraient pas entièrement du gouvernement. Il existe déjà de nombreux règlements gouvernementaux touchant l'industrie du camionnage; un modèle entièrement public de dédouanement électronique et d'inspection routière peut donc être perçu comme une intervention supplémentaire du gouvernement, ce qui pourrait avoir une incidence sur le taux de participation et sur la croissance.
- **Souplesse** – Les autorités jouiraient d'une plus grande souplesse en ce qui a trait à l'élaboration de leurs propres modèles, si elles pouvaient obtenir des ressources des secteurs public et privé.

Quelles recommandations ont découlé de l'étude?

- **Conception axée sur l'interopérabilité** – Il doit exister une interopérabilité technique, institutionnelle et opérationnelle parmi l'ensemble des autorités. En ce qui concerne l'interopérabilité technique, les autorités devraient se conformer aux normes touchant les unités opérationnelles et, peut-être, le matériel routier. L'interopérabilité institutionnelle exige l'établissement d'accords de réciprocité et d'accords en matière d'échange de données entre les autorités. Enfin, l'interopérabilité opérationnelle suppose que les autorités participantes accepteront tous les véhicules et que les camionneurs peuvent s'attendre à des « règles » similaires en ce qui a trait à la possibilité de contourner, ainsi qu'à des barèmes tarifaires semblables. Nous recommandons que la solution technique soit fondée sur une architecture ouverte qui permet à de nombreux fournisseurs d'offrir des solutions.
- **Solution pancanadienne** – Nous recommandons que les autorités harmonisent leurs lois et leurs programmes, afin de permettre aux transporteurs de franchir sans heurts les postes d'inspection de l'ensemble du Canada, puisque les autorités adopteront des règles et des barèmes tarifaires semblables.
- **Direction du programme** – Nous recommandons que Transports Canada, le CCATM et l'industrie jouent un rôle de premier plan dans le cadre de la planification et de la mise en œuvre du programme, afin de s'assurer de la conception d'un programme qui répond aux besoins des autorités responsables de la sécurité routière et des intervenants de l'industrie qui utilisent les routes pour transporter des marchandises dans l'ensemble du pays.
- **Incitatifs et stratégies entraînant un taux de participation élevé et une adhésion rapide** – Le gouvernement commencera à retirer les avantages de la mise en œuvre lorsque le programme suscitera un taux de participation élevé. L'acceptation des transporteurs exige des mesures incitatives comme l'absence de préalables en ce qui concerne la participation, la dispense de frais à l'intention des transporteurs, une stratégie de commercialisation solide, des plans des autorités axés sur l'équipement des sites de trafic intense, la participation de l'industrie en vue d'élaborer un programme approprié à l'intention des transporteurs, du financement provenant d'organismes fédéraux, la souplesse à l'égard de la fluctuation régionale, des stratégies en matière de confidentialité et de contrôle des données, ainsi que la stimulation d'un intérêt à l'égard d'autres applications possibles liées aux transpondeurs. Pour obtenir le détail de ces recommandations, consultez la section 8.4 du chapitre 4 – Modèles de fonctionnement et coûts-avantages.

Quelles sont les prochaines étapes?

La prochaine étape sera consacrée à la consultation des intervenants. La présentation des résultats de la présente étude à la conférence annuelle de 2003 du CCATM a été proposée à titre d'option possible. La conférence réunit des représentants de l'industrie et d'autorités en matière de transports, ainsi que des fournisseurs liés au secteur des transports. À la réception de la rétroaction des intervenants, elle serait appliquée au modèle; en outre, l'orientation serait modifiée au besoin. Lorsque l'ensemble des groupes connaîtra l'orientation, les tâches suivantes devront être planifiées et attribuées aux divers participants :

- Définition des rôles et des responsabilités;
- Établissement d'un organisme de gestion;
- Examen des lois, des règlements et des politiques;

- Conception du programme de gestion global, y compris les normes, les lignes directrices, les dates de début, les échéances de mise en œuvre, ainsi que les échéanciers de temporisation
- Établissement d'un accord intergouvernemental canadien touchant l'ensemble du programme
- Accord bilatéral avec les États-Unis
- Élaboration du modèle de financement proposé
- Harmonisation des données, des systèmes et des processus
- Élaboration d'un programme de commercialisation
- Élaboration d'un programme de contrôle
- Élaboration d'un programme de dédouanement électronique
- Amélioration des programmes de gestion des transporteurs
- Amélioration des programmes d'inspection routière
- Planification au niveau des autorités
- Choix de technologie de dédouanement
- Projets de technologie de l'information
- Projets de conception et de mise en œuvre de dispositifs de dédouanement électronique de postes d'inspection
- Essais de conformité
- Essais d'interopérabilité
- Initiatives de mise en œuvre

La prochaine étape du processus a trait à l'élaboration du plan qui permettra de fournir une base relative à l'ensemble de ces activités, dans le délai de mise en œuvre choisi.

Contenu des autres chapitres et annexes touchant les systèmes de dédouanement électronique et d'inspection routière

Chapitre 1 – Sommaire des besoins fonctionnels – Contient un résumé des besoins en matière de dédouanement électronique du point de vue des transporteurs, des expéditeurs, des administrations provinciales et territoriales et, sur le plan national, de Transports Canada.

Chapitre 2 – Exigences techniques – Contient la description des exigences techniques qui doivent être prises en compte, si l'on veut répondre aux besoins fonctionnels énoncés par les divers intervenants.

Chapitre 3 – Évaluation de modèles de fonctionnement existants – Contient une comparaison entre quelques-uns des modèles de fonctionnement appliqués aux États-Unis. Les principaux programmes englobent les programmes NORPASS et PrePass, qui sont fonctionnels au sein de nombreux territoires.

Chapitre 4 – Modèles de fonctionnement et coûts-avantages – Ce chapitre contient les résultats essentiels de l'étude. Nous y examinons les coûts et les avantages liés à trois modèles de fonctionnement susceptibles d'être appliqués au Canada, c'est-à-dire un modèle public, un modèle public-privé et un modèle privé. Ces modèles sont également comparés avec les programmes NORPASS et PrePass. Ce chapitre comprend les recommandations finales, la procédure de mise en œuvre, ainsi que les prochaines étapes du projet.

Annexe A – Modèle coûts-avantages – Contient un modèle de coûts susceptible d'être manipulé par un analyste pour évaluer divers scénarios de mise en œuvre de systèmes de dédouanement électronique et d'inspection routière touchant le Canada ou un territoire particulier.

Annexe B – Résumé d'analyse de la conjoncture – Contient 19 analyses de programmes de dédouanement électronique et d'inspection routière susceptibles d'être appliqués selon l'évaluation du dédouanement électronique du Canada.

Annexe C – Sommaire d'analyse technologique – Contient 30 analyses de technologies de dédouanement électronique et d'inspection routière susceptibles d'être appliquées selon l'évaluation du dédouanement électronique du Canada.

Annexe D – Glossaire – Contient une brève définition de nombreux termes liés au dédouanement électronique et à la technologie de soutien connexe.