

# RÉPERCUSSIONS D'UN CORRIDOR D'INFRASTRUCTURE SUR L'ÉCONOMIE ALBERTAINE

Trevor Tombe, Alaz Munzur et G. Kent Fellows

## RÉSUMÉ

Améliorer l'accès aux marchés nationaux et internationaux peut apporter d'importants avantages économiques. Les corridors d'infrastructures multimodales (routes, voies ferrées, services publics et communications) favorisent l'accessibilité puisqu'ils réduisent les coûts du commerce interprovincial et international. En fonction de la zone géographique qu'ils desservent, ainsi que des modes de transport et des types de connexions qu'ils facilitent, les corridors d'infrastructure peuvent générer des synergies entre divers types d'activités économiques, sociales et environnementales. Cependant, les effets implicites peuvent varier selon les régions, les segments sociaux ou les industries. Ainsi, l'examen complet du modèle de corridor d'infrastructure proposé implique une analyse rigoureuse de tous les effets potentiels. Dans cet article, nous nous efforçons plus particulièrement de quantifier les gains potentiels d'une réduction des coûts du commerce sur l'économie de l'Alberta. Nous relevons aussi l'importance d'un meilleur accès à des choix de transport moins coûteux, comme le train, pour certains produits. Nous constatons qu'une réduction des coûts commerciaux augmente considérablement le PIB réel de l'Alberta en raison de son effet sur les flux commerciaux internationaux et interprovinciaux.

Bien que les tarifs interprovinciaux sur les produits nationaux soient interdits par la constitution canadienne, l'effet économique des barrières commerciales internes non tarifaires est considérable. Albrecht et Tombe (2016) montrent que leur élimination augmenterait le PIB du Canada de 3 à 7 %. En effet, ces barrières représentent des coûts supplémentaires pour les entreprises canadiennes et nuisent à leur compétitivité sur les marchés nationaux et internationaux. Les coûts élevés du commerce interprovincial peuvent également constituer un obstacle supplémentaire à l'entrée d'entreprises étrangères sur le marché canadien. Par conséquent, la production des entreprises canadiennes se fait à une échelle de moindre efficacité et le coût de cette inefficacité se répercute sur les consommateurs. Les coûts du commerce interprovincial nuisent donc tant aux producteurs qu'aux consommateurs.

Les gains découlant d'une amélioration de l'infrastructure sont également amplifiés par l'interconnexion entre les industries. La production finale d'une industrie constitue souvent le point de départ d'une autre industrie; les marchandises expédiées traversent les frontières provinciales et nationales. Ces relations de chaîne d'approvisionnement rendent plus efficace la production, mais elles créent en même temps des coûts

commerciaux supplémentaires pour les producteurs. Les corridors d'infrastructure sont une façon de réduire les coûts commerciaux en augmentant la capacité de transport, en favorisant des économies de temps et de déplacement, en créant une infrastructure de transport physique de meilleure qualité, en simplifiant les différences réglementaires et législatives entre les provinces et les territoires et en améliorant l'accès à l'information, pour ne citer que quelques exemples.

Pour quantifier l'effet d'une infrastructure de transport accrue sur les coûts commerciaux, nous combinons des données riches sur les flux commerciaux interprovinciaux avec des données sur le volume, la valeur et le coût des expéditions selon le mode de transport. Nous estimons empiriquement le potentiel d'une augmentation de la capacité d'expédition ferroviaire sur les coûts d'expédition entre divers partenaires commerciaux au Canada. Il en ressort deux principaux résultats. Premièrement, nous observons que si la distance est un facteur important, une part plus élevée des expéditions par chemin de fer est associée à des coûts commerciaux nettement inférieurs. Plus précisément, nous constatons qu'une augmentation de 10 points de pourcentage de la part expédiée par chemin de fer est associée à une réduction de 3,2 % du coût global du commerce, et ce, après avoir tenu compte du produit, de la source et de la destination des expéditions. Deuxièmement, nous constatons également d'importantes différences de la pertinence du chemin de fer selon les produits. Nous observons une réduction plus importante des coûts commerciaux pour le charbon, les produits miniers et le mazout. L'accent mis sur le chemin de fer est important pour l'Alberta, car la navigation côtière ou par canal n'est pas une solution envisageable.

Nous évaluons ensuite les gains potentiels qui découlent d'un accès accru aux marchés intérieurs et internationaux grâce à une amélioration de l'infrastructure. Nous constatons qu'une réduction des coûts du commerce augmente considérablement le PIB réel de l'Alberta, et ce, en raison de l'effet sur les flux commerciaux internationaux et interprovinciaux, à court et à long terme. Les résultats montrent qu'à court terme, une baisse des coûts du commerce de 1 % augmente le PIB réel d'environ 0,8 %, tandis qu'une baisse de 5 % des coûts du commerce augmente le PIB réel d'environ 4,4 %. Cela correspond à environ 3 à 15 milliards de dollars par année d'activité économique supplémentaire en Alberta. Nous observons des gains plus importants à long terme, équivalant à une augmentation d'environ 1 % du PIB réel pour chaque réduction de 1 % des coûts du commerce. Ces gains proviennent principalement d'un accès à moindre coût aux intrants et aux produits finaux importés. Il y a aussi des gains en raison d'une demande accrue d'achats à l'extérieur de l'Alberta de biens produits par les Albertains. Cela augmente les revenus réels et la productivité, ce qui se traduit par une augmentation du PIB réel.

Les résultats combinés d'une baisse des coûts d'importation et d'une augmentation du PIB se traduisent par une augmentation à long terme d'environ 6 % du revenu personnel réel, ce qui équivaut à 6 423 \$ de plus par année pour la famille médiane albertaine. C'est là un effet de niveau qui représente une augmentation constante, et non un soubresaut ponctuel. Autrement dit, le PIB est plus élevé de façon permanente et, par conséquent, les revenus personnels annuels le sont aussi. Bien que nous ne nous penchions pas sur

les choix d'investissement dans l'infrastructure pour abaisser les coûts commerciaux à ce niveau, les effets sur le PIB réel indiquent à quel point les coûts d'expansion de l'infrastructure peuvent s'élever tout en procurant des avantages nets à l'Alberta.

Un corridor d'infrastructure pourrait faciliter l'expansion de la capacité d'expédition ferroviaire au Canada. Alors que de nombreux modes de transport pourraient se développer le long d'un tel corridor – notamment des routes, des pipelines, des lignes de transport, etc. – nos données nous permettent de quantifier précisément dans quelle mesure l'économie de l'Alberta bénéficierait d'un meilleur accès à des modes d'expédition à moindre coût comme le train. Les frais de transport ferroviaire sont inférieurs à ceux du transport par camion lorsque les distances sont suffisamment longues. Nous constatons que chaque augmentation d'un point de pourcentage de la part du commerce non aérien acheminé par chemin de fer est associée à une réduction des coûts du commerce de 0,32 %. Autrement dit, si la part expédiée par chemin de fer augmentait de 10 points de pourcentage, les coûts du commerce à destination et en provenance de l'Alberta diminueraient en moyenne de 3,2 %.

L'augmentation de la capacité ferroviaire est particulièrement intéressante pour l'Alberta, car une augmentation de 10 points de pourcentage de la part des exportations transportées par chemin de fer peut accroître le PIB de l'Alberta de près de 1,5 % à court terme et de plus de 2,5 % à long terme, ce qui équivaut à plus de 9 milliards de dollars par année en activité économique. Il s'agit d'une augmentation appréciable de la productivité économique – équivalant à environ 4 500 \$ par ménage, en moyenne, par année –; augmentation qui, en outre, ne tient pas compte d'autres sources potentielles de gains, comme l'augmentation de la migration de main-d'œuvre vers la province.

La hausse du PIB, combinée à une baisse des coûts d'importation résultant d'une pénétration accrue du rail, se traduit par une augmentation du revenu personnel réel. Le chiffre est plus modeste ici, à environ 3,3 % (au lieu de 6 %), mais tout de même très important, et cela équivaut à 3 419 \$ de plus par année pour la famille médiane albertaine. Encore ici, il est important de noter qu'il s'agit d'un effet de niveau qui représente une augmentation durable et permanente du PIB annuel et des revenus personnels annuels.

Notre analyse n'est qu'une première étape et se penche sur un seul effet de l'expansion de l'infrastructure. Dans l'ensemble, le potentiel des effets économiques positifs attribuables aux corridors d'infrastructures multimodales est convaincant et justifie des recherches supplémentaires. En ce sens, les gouvernements peuvent jouer un rôle en soutenant des activités de recherche sur la faisabilité et les avantages des corridors d'infrastructures multimodales au Canada. En outre, bien qu'il y ait amélioration dans l'utilisation des données détaillées sur les expéditions de marchandise, il y a des lacunes dans la couverture et le détail desdites données, ce qui limitent la portée potentielle de la recherche. Les gouvernements devraient donc accroître la collecte et la communication de données pertinentes sur le commerce intérieur afin de faciliter la recherche sur les coûts auxquels les producteurs et les consommateurs sont confrontés, ainsi que les gains potentiels d'une libéralisation du commerce intérieur. Indépendamment de l'intérêt pour

une augmentation de la capacité de recherche, notre analyse indique clairement les gains potentiels de la libéralisation du commerce intérieur. L'élargissement de la capacité de l'infrastructure de transport permet de réduire les coûts du commerce, c'est pourquoi les gouvernements qui souhaitent développer le commerce intérieur devraient explorer les moyens d'augmenter cette capacité, en particulier la possibilité d'augmenter la capacité de transport ferroviaire.