

Analyse d'équilibre partiel des répercussions d'un ALE Canada – Corée sur l'industrie canadienne de l'automobile

Contexte

Dans l'analyse, nous examinons les répercussions de l'élimination du droit de douane de 6,1 pour 100 sur les importations sud-coréennes sur la production de véhicules légers au pays.

A priori, les attentes relatives aux incidences de la libéralisation du commerce sur le secteur intérieur de l'automobile sont que les effets sur l'industrie seraient modestes pour les raisons suivantes :

- Le droit de douane est peu élevé – 6,1 pour 100.
- La part de marché détenue par les importations coréennes est faible – volume de 8,1 pour 100, valeur de 4,0 pour 100.
- Les importations coréennes sont présentes dans un segment étroit du marché – petites voitures, 64 pour 100, voitures moyennes, 9 pour 100, véhicules multiségments, 22 pour 100, véhicules utilitaires sport, 3 pour 100, fourgonnettes, 3 pour 100¹. Les producteurs de la Corée ne vendent pas actuellement de véhicules dans les segments des grosses voitures, des voitures de luxe et des camionnettes, qui représentent 30 pour 100 de la production canadienne.
- Les véhicules coréens sont plus susceptibles de déplacer d'autres importations, vu que les importations totales représentent 74,1 pour 100 des ventes, selon les unités, et 75,8 pour 100, selon la valeur.
- La production canadienne est surtout orientée vers l'exportation, soit 85 pour 100, selon la valeur. On ne dénombre donc que 7 946 des 51 012 employés travaillant dans l'assemblage qui sont liés aux ventes intérieures.

Droit de douane

À l'heure actuelle, un droit de douane de 6,1 pour 100 s'applique aux véhicules légers importés qui proviennent de l'extérieur de la région de l'ALENA. En 2005, la production nord-américaine de véhicules légers représentait 75,4 pour 100 du marché intérieur, alors que les importations en provenance de l'extérieur de l'Amérique du Nord, qui étaient assujetties au droit de douane de 6,1 pour 100, représentaient 24,6 pour 100 du marché au chapitre des unités. Sur le plan de la valeur, les importations de véhicules légers provenant de l'extérieur de l'Amérique du Nord représentaient 20,6 pour 100 du marché intérieur apparent².

Marché des véhicules légers

Pour déterminer les répercussions sur les producteurs canadiens, aux fins de l'étude, nous avons partagé les ventes entre la production intérieure, les importations coréennes (importations ciblées) et les autres importations (importations non ciblées). Le tableau suivant expose les ventes de véhicules légers canadiens selon l'origine :

¹ Basé sur la Ward's Segment Group Classification

² Marché intérieur apparent = Expéditions intérieures – Exportations + Importations

Tableau 1 - Ventes de véhicules légers canadiens selon l'origine

| Origine | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | Part de marché |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| Australie | 0 | 0 | 3 | 84 | 101 | 0.0% |
| Autriche | 73 | 174 | 91 | 2,978 | 3,314 | 0.2% |
| Belgique | 1,609 | 1,976 | 2,001 | 3,773 | 5,256 | 0.3% |
| Brésil | 9,554 | 10,498 | 10,447 | 6,875 | 5,316 | 0.3% |
| France | 0 | 0 | 0 | 915 | 4,080 | 0.3% |
| Allemagne | 30,614 | 36,101 | 37,292 | 38,001 | 39,661 | 2.5% |
| Japon | 182,500 | 212,481 | 191,134 | 177,593 | 180,731 | 11.4% |
| Pays-Bas | 2,820 | 2,296 | 1,941 | 317 | 0 | 0.0% |
| Amérique du Nord | 1,242,376 | 1,321,600 | 1,224,740 | 1,153,217 | 1,191,162 | 75.4% |
| Corée, Sud | 86,746 | 96,334 | 97,709 | 123,795 | 127,673 | 8.1% |
| Suède | 6,518 | 6,934 | 8,518 | 8,741 | 8,023 | 0.5% |
| R.-U. | 4,045 | 11,490 | 16,810 | 14,682 | 14,712 | 0.9% |
| GRAND TOTAL | 1,566,855 | 1,699,884 | 1,590,686 | 1,530,971 | 1,580,029 | 100.0% |

Source : Ward's AutoInfoBank

Comme Ward's ne fournit l'origine que pour l'Amérique du Nord et ne ventile pas les ventes par pays (Canada, É.-U., Mexique), nous devons analyser la situation davantage pour déterminer le nombre d'unités de la production canadienne qui sont vendues au Canada.

Suit la ventilation des importations coréennes par société :

Tableau 2 – Ventes des importations de véhicules légers coréens au Canada

| Origine | Société | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | % des importations coréennes |
|--------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|------------------------------|
| Corée, Sud | Daewoo | 1,567 | 403 | 0 | 0 | 0 | 0.0% |
| Corée, Sud | General Motors | 0 | 0 | 1,777 | 38,094 | 36,090 | 28.3% |
| Corée, Sud | Hyundai | 59,166 | 66,917 | 65,378 | 58,666 | 63,061 | 49.4% |
| Corée, Sud | Kia Motors | 26,013 | 29,014 | 30,523 | 26,409 | 28,286 | 22.2% |
| Corée, Sud | Suzuki | 0 | 0 | 31 | 626 | 236 | 0.2% |
| GRAND TOTAL | | 86,746 | 96,334 | 97,709 | 123,795 | 127,673 | 100.0% |

Source: Ward's AutoInfoBank

Afin d'estimer le nombre d'unités produites au Canada qui sont vendues au pays, nous supposons que tous les modèles qui sont vendus au Canada, produits au Canada et d'origine nord-américaine proviennent de la production canadienne³.

³ Cela tendrait à surestimer les unités de la production canadienne vendues au Canada parce que certains modèles sont produits aux États-Unis et au Mexique aussi - Silverado, Caravan, Town & Country, Sierra, Civic, Pilot et Corolla. Toutefois, il convient de noter que l'Acura CSX n'est vendu qu'au Canada mais que comme ces ventes ont eu lieu en 206, nous n'avons pas tenu compte de ces renseignements.

Tableau 3 - Estimation des exportations de véhicules légers canadiens, par unité

| Société | Sous-série | Production | Ventes | Exportations | |
|-----------------------------|-------------------------|------------------|----------------|------------------|----------------------|
| | | 2005 | 2005 | estimatives 2005 | % d'exportation 2005 |
| Chrysler Corp. | CARAVAN | 112,319 | 65,002 | 47,317 | 42.1% |
| Chrysler Corp. | CHARGER | 77,338 | 2,919 | 74,419 | 96.2% |
| Chrysler Corp. | CHRYSLER 300 SER. WAGON | 1,068 | 0 | 1,068 | 100.0% |
| Chrysler Corp. | CHRYSLER 300 SERIES | 189,477 | 14,564 | 174,913 | 92.3% |
| Chrysler Corp. | MAGNUM | 50,506 | 5,114 | 45,392 | 89.9% |
| Chrysler Corp. | PACIFICA | 103,022 | 3,944 | 99,078 | 96.2% |
| Chrysler Corp. | TOWN & COUNTRY | 144,652 | 602 | 144,050 | 99.6% |
| Total Chrysler Corp. | | 678,382 | 92,145 | 586,237 | 86.4% |
| Ford Motor Co. | CROWN VICTORIA | 71,320 | 3,311 | 68,009 | 95.4% |
| Ford Motor Co. | FREESTAR | 79,365 | 15,608 | 63,757 | 80.3% |
| Ford Motor Co. | GRAND MARQUIS | 66,133 | 691 | 65,442 | 99.0% |
| Ford Motor Co. | MONTEREY | 4,991 | 0 | 4,991 | 100.0% |
| Total Ford Motor Co. | | 221,809 | 19,610 | 202,199 | 91.2% |
| General Motors | EQUINOX | 158,552 | 12,984 | 145,568 | 91.8% |
| General Motors | GRAND PRIX | 124,290 | 10,171 | 114,119 | 91.8% |
| General Motors | IMPALA | 258,524 | 18,474 | 240,050 | 92.9% |
| General Motors | LACROSSE | 115,370 | 14,408 | 100,962 | 87.5% |
| General Motors | MONTE CARLO | 28,241 | 1,341 | 26,900 | 95.3% |
| General Motors | SIERRA | 90,722 | 38,657 | 52,065 | 57.4% |
| General Motors | SILVERADO | 224,088 | 37,012 | 187,076 | 83.5% |
| General Motors | TORRENT | 31,445 | 2,083 | 29,362 | 93.4% |
| Total General Motors | | 1,031,232 | 135,130 | 896,102 | 86.9% |
| Honda | ACURA CSX | 1,639 | 0 | 1,639 | 100.0% |
| Honda | ACURA EL | 4,149 | 5,192 | 0 | 0.0% |
| Honda | ACURA MDX | 67,592 | 3,836 | 63,756 | 94.3% |
| Honda | CIVIC | 185,855 | 68,506 | 117,349 | 63.1% |
| Honda | PILOT | 65,378 | 5,213 | 60,165 | 92.0% |
| Honda | RIDGELINE | 60,878 | 3,512 | 57,366 | 94.2% |
| Total Honda | | 385,491 | 86,259 | 299,232 | 77.6% |
| Toyota | COROLLA | 152,464 | 46,533 | 105,931 | 69.5% |
| Toyota | LEXUS RX330 | 73,099 | 4,857 | 68,242 | 93.4% |
| Toyota | MATRIX | 80,403 | 24,048 | 56,355 | 70.1% |
| Total Toyota | | 305,966 | 75,438 | 230,528 | 75.3% |
| GRAND TOTAL | | 2,622,880 | 408,582 | 2,214,298 | 84.4% |

Source : Ward's AutoInfoBank

Sur le plan de la part de marché selon la valeur, les importations coréennes représentent une part beaucoup plus petite, vu que les sociétés coréennes expédient davantage de véhicules dans les segments des petits véhicules. Le tableau suivant ventile le marché canadien des véhicules légers selon la valeur :

Tableau 4 - Part de la valeur apparente du marché canadien des véhicules légers, selon le pays d'origine

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| États-Unis (É.-U.) | 52,8% | 51,3% | 48,0% | 47,9% | 49,7% |
| Mexique | 8,7% | 6,6% | 6,1% | 4,9% | 5,5% |
| ALENA (p. ex., Canada) | 61,5% | 57,9% | 54,1% | 52,7% | 55,2% |
| Autres | 20,2% | 20,7% | 19,0% | 19,8% | 20,6% |
| Canada | 18,3% | 21,4% | 26,9% | 27,5% | 24,2% |
| Corée, Sud | 3,2% | 3,1% | 3,4% | 4,2% | 4,0% |

Source : Statistique Canada, Données sur le commerce en direct

Marché canadien des véhicules légers

Les ventes canadiennes englobent l'éventail complet des groupes de segment, des petites voitures aux camionnettes. Actuellement, les importations coréennes ne sont pas présentes dans les segments des grosses voitures, des voitures de luxe ou des camionnettes, qui représentent 30 pour 100 du marché canadien des véhicules légers.

Tableau 5 - Production de véhicules légers canadiens, selon le segment

| Groupe de segment | 2004 | % 2004 | 2005 | % 2005 |
|-----------------------------|------------------|---------------|------------------|---------------|
| (G02) Petite voiture | 413,304 | 15.52 | 418,722 | 16.0 |
| (G03) Voiture moyenne | 603,652 | 22.67 | 526,425 | 20.1 |
| (G04) Grosse voiture | 314,841 | 11.82 | 405,336 | 15.5 |
| (G05) Voiture de luxe | 3,719 | 0.14 | 5,788 | 0.2 |
| (G06) Véhicule multisegment | 538,229 | 20.21 | 549,594 | 21.0 |
| (G07) Utilitaire sport | 4,569 | 0.17 | 0 | 0.0 |
| (G08) Fourgonnette | 408,149 | 15.33 | 341,327 | 13.0 |
| (G09) Camionnette | 376,495 | 14.14 | 375,688 | 14.3 |
| GRAND TOTAL | 2,662,958 | 100.00 | 2,622,880 | 100.00 |

Source : Ward's AutoInfoBank

Exportations de véhicules légers

Au Canada, la fabrication de véhicules légers est orientée surtout vers l'exportation (85 pour 100, selon la valeur, et 84,4 pour 100, selon la quantité⁴), la vaste majorité de ces véhicules étant destinés aux États-Unis (99 pour 100). Seulement 0,6 million de dollars des exportations de véhicules légers ont comme destination un autre pays que les États-Unis.

⁴ Selon les données du World Trade Atlas, le pourcentage de véhicules exportés s'établit à 92 pour 100. Cette estimation semble élevée parce que nous savons que la part de production canadienne de petits véhicules demeurant au Canada est plus importante que celle de la production canadienne de gros véhicules. Le pourcentage de véhicules exportés, selon la quantité, serait donc moins élevé que le pourcentage de véhicules exportés selon la valeur. Comme nous savons que le pourcentage de véhicules exportés selon la valeur s'élève à 85 pour 100, l'estimation de 92 pour 100 du World Trade Atlas est contraire à l'intuition. Pour cette raison, nous utilisons le pourcentage d'exportation plus prudent de 84,4 pour 100 (unités).

Compte tenu de la forte vocation exportatrice des produits automobiles fabriqués au Canada, la majorité des emplois dans le domaine de l'assemblage dépendent des ventes de véhicules aux États-Unis, et non au Canada. Selon le nombre de véhicules exportés, seulement 7 946 des emplois dans le domaine de l'assemblage dépendent du marché intérieur. Ce chiffre est probablement une surestimation, car il est basé sur le nombre total d'emplois dans l'assemblage, qui comprend les camions de taille moyenne et les camions lourds.

Méthode d'analyse

Les analystes du secteur de l'automobile s'entendent en général pour affirmer que l'industrie de la fabrication automobile est un oligopole ayant une concurrence monopoliste. Sur le plan économique, c'est un oligopole parce que la décision d'une entreprise de produire davantage a un effet sur la quantité demandée (ce qui signifie que l'entreprise fait face à une courbe de demande ascendante). De plus, les entreprises différencient leurs produits selon des facteurs autres que le prix.

L'analyse suivante des répercussions de l'élimination du droit de douane de 6,1 pour 100 imposé aux importations coréennes sur la production intérieure au Canada est basée sur un modèle d'équilibre partiel, assorti des réserves suivantes :

- Nous ne tenons pas compte des effets indirects des exportations coréennes bilatérales au Canada (y compris, p. ex., des exportations coréennes aux États-Unis).
- Nous ne tenons pas compte des incidences indirectes de la variation des revenus réels au Canada sur l'industrie de l'automobile.
- Nous ne tenons pas compte des effets de la dynamique découlant de l'élimination du droit de douane, comme l'intensification de la concurrence menant à la hausse de la productivité.

Nous sommes d'avis, toutefois, que ces répercussions ont vraisemblablement peu d'importance parce que la réduction tarifaire (6,1 pour 100) est relativement faible et qu'elle ne touche qu'une petite partie du marché (4 pour 100, selon la valeur du marché). Les résultats du modèle d'équilibre partiel devraient donc nous permettre d'établir les répercussions de façon réaliste.

Pour l'analyse suivante, nous nous sommes servis du modèle COMPAS⁵, disponible publiquement et grandement utilisé, qui a été créé pour la U.S. International Trade Commission dans le but de calibrer l'impact du droit de douane sur les importations sectorielles bilatérales et l'industrie intérieure, en tenant compte du commerce de pays tiers. Ce modèle nous permet d'obtenir un aperçu de la situation du secteur de l'automobile, et non de l'ensemble de l'économie.

Comme il s'agit d'un modèle d'équilibre partiel, il ne porte pas sur les effets indirects de la modification du droit de douane. Les effets indirects seront vraisemblablement peu importants pour les raisons précitées, comme la taille du marché, etc.. En outre, le modèle ne porte que sur le marché des véhicules légers, vu que les marchés des camions de taille moyenne, des camions lourds et des autobus sont approvisionnés presque exclusivement par des producteurs nord-américains. Dans ce contexte, la modification du taux du droit de douane applicable à ces catégories de véhicules n'aurait sans doute presque aucune répercussion sur le marché.

Nous avons utilisé le modèle COMPAS pour vérifier la sensibilité des conclusions par rapport à un large éventail d'hypothèses relatives à l'adaptation des consommateurs canadiens à la variation des prix des voitures coréennes, qui, elle, influe sur la mesure dans laquelle les fournisseurs coréens font bénéficier les consommateurs des économies tarifaires. En variant les hypothèses relatives à la substituabilité des véhicules fabriqués au pays pour des véhicules coréens, nous avons vérifié aussi la sensibilité des conclusions par rapport aux hypothèses liées à l'état de préparation des Canadiens à délaisser les marques coréennes pour adopter d'autres marques.

Nous avons entré les données suivantes dans COMPAS afin d'estimer les répercussions sur l'industrie intérieure. Il est à noter que l'élasticité de la substitution est basée sur les estimations GTAP6, plus/moins 25 pour 100, pour obtenir un éventail raisonnable :

⁵ COMPAS version 1.4 (TARGET) -- *EFFECTS OF IMPOSING AN IMPORT DUTY ON SPECIFIC (TARGET) COUNTRIES* (6/1/93), par Joseph Francois et Keith Hall, Office of Economics, USITC

Droit de douane proposé

Modification du droit de douane (-6,1 pour 100) applicable aux importations coréennes (importations ciblées).

Élasticité de la substitution

Production intérieure et importations coréennes (cible) – L'adaptation des consommateurs pour ce qui est de délaissier les voitures construites au pays pour adopter les voitures coréennes par suite de la variation des prix (éventail : 2,1 à 3,5).

Production intérieure et autres importations (non ciblées) - L'adaptation des consommateurs pour ce qui est de délaissier les voitures construites au pays pour adopter d'autres voitures importées par suite de la variation des prix (éventail : 2,1 à 3,5).

Importations coréennes (cible) et autres importations (non ciblées) - L'adaptation des consommateurs pour ce qui est de délaissier les voitures coréennes (cible) pour adopter d'autres véhicules importés (non ciblés) par suite de la variation des prix (éventail : 2,1 à 3,5).

Élasticité de l'offre sur le marché intérieur

Produit intérieur – L'adaptation des producteurs intérieurs à la variation des prix (éventail : 2,5 à 5).

Importations coréennes (cible) – L'adaptation des producteurs coréens (cible) à la variation des prix (éventail : 5 à 10).

Autres importations (non ciblées) – L'adaptation des autres producteurs (non ciblés) à la variation des prix (éventail : 5 à 10).

Marché intérieur

Élasticité globale de la demande – L'adaptation des consommateurs à la variation des prix (éventail : -0,5 à -1,5).

Utilisation de la capacité intérieure - Pourcentage de production par rapport à la production potentielle (90,0 pour 100).

Emploi – Nombre d'employés travaillant dans l'assemblage au Canada et produisant pour le marché intérieur (7 946).

Expéditions intérieures

Quantité – Nombre d'unités produites pour le marché intérieur (408 582 unités).

Valeur – Valeur des unités produites pour le marché intérieur (9,4 milliards de dollars).

Importations coréennes (cible)

Quantité – Nombre d'unités importées de la Corée (cible) (127 673 unités).

Valeur – Valeur des unités importées de la Corée (cible) (1,6 milliards de dollars).

Autres importations (non ciblées)

Quantité – Nombre d'unités importées d'autres pays (non ciblées) (1 043 774 unités).

Valeur – Valeur des unités importées d'autres pays (non ciblées) (28,0 milliards de dollars).

Analyse de cas

Le tableau 6 fait état des données entrées dans le modèle et de la éventail des incidences les plus faibles aux plus importantes sur la production intérieure selon les hypothèses plausibles ci-dessus.

Tableau 6 – Données entrées dans le modèle COMPAS

| Impact estimatif sur la production de l'industrie intérieure | Faible sensibilité | Sensibilité élevée |
|--|--------------------|--------------------|
| DONNÉES | | |
| Taux de droit de douane proposé | -6.1% | -6.1% |
| Élasticité de la substitution | | |
| Production intérieure et importations ciblées | 2.1 | 3.5 |
| Production intérieure et importations non ciblées | 2.1 | 3.5 |
| Importations ciblées et non ciblées | 4.2 | 7 |
| Élasticité de l'offre sur le marché intérieur | | |
| Produit intérieur | 2.5 | 5 |
| Importations ciblées | 5 | 10 |
| Importations non ciblées (inf=infini) | 5 | 10 |
| Marché intérieur | | |
| Élasticité globale de la demande | -1.50 | -0.50 |
| Utilisation de la capacité intérieure | 90.0% | 90.0% |
| Emploi | 7,946 | 7,946 |
| Expéditions intérieures | | |
| Quantité | 408,582 | 408,582 |
| Valeur | \$9,427,292,561 | \$9,427,292,561 |
| Importations ciblées | | |
| Quantité | 127,673 | 127,673 |
| Valeur | \$1,571,858,515 | \$1,571,858,515 |
| Importations non ciblées | | |
| Quantité | 1,043,774 | 1,043,774 |
| Valeur | \$27,973,792,954 | \$27,973,792,954 |

Selon l'hypothèse précitée, l'incidence sur la production canadienne devrait se chiffrer entre 263 et 1 813 unités.

Tableau 7 - Résultats du modèle COMPAS

| Impact estimatif sur la production de l'industrie intérieure | Faible sensibilité | Sensibilité élevée |
|--|--------------------|--------------------|
| Variation en pourcentage | | |
| Prix | 0.0% | -0.1% |
| Quantité | -0.1% | -0.4% |
| Revenus | -0.1% | -0.5% |
| Variation de la quantité | | |
| Production | -263 | -1,813 |
| Consommation | 14,439 | 21,168 |
| Emploi | -5 | -35 |
| Importations | 14,702 | 22,981 |
| Parts de marché estimatives | | |
| Part du marché intérieur | 24.1% | 24.1% |
| Part du marché des importations ciblées | 4.4% | 4.9% |
| Part du marché des importations non ciblées | 71.4% | 71.0% |
| Utilisation de la capacité | 89.9% | 89.6% |
| Variation de la valeur de la production | -\$8,503,294 | -\$50,175,699 |

Analyse des segments

Dans l'analyse suivante, nous examinons les répercussions de la hausse des importations de véhicules coréens à l'échelle des groupes de segment. En nous basant sur les incidences sur la production intérieure établies à l'aide du modèle COMPAS, nous déterminons l'impact relatif par segment et par société au moyen de la distribution des ventes au Canada en 2005 (groupes de segment). Il convient de noter à nouveau que cette analyse est statique, c'est-à-dire que sont examinées les incidences de l'élimination du droit de douane de 6,1 pour 100 alors que les autres données demeurent toutes constantes.

Pour simplifier l'analyse, il faut poser une hypothèse :

- Les véhicules au sein d'un groupe de segment seront considérés comme étant des proches substituts. En d'autres mots, un véhicule coréen dans un segment de groupe cannibalise les ventes du véhicule d'une autre société seulement dans ce groupe de segment.

Tableau 8 – Répercussions sur la production canadienne, par groupe de segment et par société

| Groupe de segment | | Production canadienne | |
|-----------------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| (G02) Petite voiture | 65% | Honda | 38% |
| (G03) Voiture moyenne | 9% | Toyota | 35% |
| (G04) Grosse voiture | 0% | Sous-Total | 73% |
| (G05) Voiture de luxe | 0% | | |
| (G06) Véhicule multisegment | 22% | General Motors | 19% |
| (G07) Utilitaire sport | 0% | Ford | 1% |
| (G08) Fourgonnette | 3% | DaimlerChrysler | 8% |
| (G09) Camionnette | 0% | Sous-Total | 27% |
| GRAND TOTAL | 100% | Total | 100% |

Avantages de l'élimination du droit de douane coréen sur les automobiles

Les avantages de l'élimination du droit de douane coréen sur les automobiles seraient négligeables en raison du niveau relativement peu important de notre commerce automobile avec la Corée du Sud.

Au chapitre des pièces, la Corée suscite un intérêt limité, vu qu'elle est notre 14^e marché d'exportation, derrière des pays comme la Belgique et la Finlande. Pour ce qui est des véhicules, la Corée est notre 40^e marché d'exportation, derrière des pays/endroits comme Saint-Pierre et Miquelon, Guam et le Vietnam.

Tableau 9 - Pourcentage des exportations d'automobiles vers la Corée

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| SCIAN 326193 - Fabrication de pièces en plastique pour véhicules automobiles | 0.00% | 0.02% | 0.04% | 0.09% | 0.06% |
| SCIAN 3361 - Fabrication de véhicules automobiles | 0.01% | 0.01% | 0.00% | 0.00% | 0.00% |
| SCIAN 3362 - Fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles | 0.01% | 0.01% | 0.01% | 0.00% | 0.03% |
| SCIAN 3363 - Fabrication de pièces pour véhicules automobiles | 0.32% | 0.03% | 0.03% | 0.04% | 0.05% |
| Total | 0.07% | 0.02% | 0.01% | 0.01% | 0.02% |

En utilisant le même modèle COMPAS pour la Corée, nous estimons que les exportations canadiennes n'augmenteraient que d'environ 57 à 106 unités.

Tableau 10 – Résultats du modèle COMPAS

| Impact estimatif sur les importations ciblées | Faible sensibilité | Sensibilité élevée |
|---|--------------------|--------------------|
| Variation en pourcentage | | |
| Prix | -5.5% | -5.8% |
| Quantité | 14.3% | 26.6% |
| Revenus | 8.0% | 19.2% |
| Variation de la quantité d'importations | 57 | 106 |
| Variation de la valeur des importations | \$67,008 | \$160,430 |
| Estimation de l'impact commercial | 16.8% | 28.0% |

Conclusion

Globalement, les répercussions de l'élimination proposée du droit de douane sont relativement peu importantes, comparativement à la taille de l'industrie automobile. On pouvait s'attendre à un tel résultat, compte tenu de l'échelle des changements proposés et du fait que le droit de douane ne s'élève qu'à 6,1 pour 100. Toutefois, ces changements ont pour effet de réattribuer les avantages ou les coûts entre les joueurs concernés, soit les assembleurs (coréens et non coréens), les consommateurs et le gouvernement.

L'élimination du droit de douane coréen sur les automobiles aurait un impact négligeable sur les exportations d'automobiles canadiennes. En fait, même une augmentation notable des exportations de pièces ou de véhicules serait peu importante, comparativement à l'ensemble de nos exportations.

L'élimination complète du droit de douane profite aux consommateurs et aux producteurs coréens, mais entraîne des coûts pour le gouvernement (recettes douanières) et les concurrents de la Corée. Voici les grandes conclusions :

Recettes douanières

- Les répercussions sur les recettes douanières du gouvernement sont estimées à 109 millions de dollars et à 121 millions de dollars pour une moyenne de 114 millions de dollars.

Impact net sur la production canadienne

- Les expéditions de véhicules légers au Canada diminueraient modestement. Le fléchissement net estimatif (incidence de l'élimination du droit de douane sur la production canadienne plus l'avantage de la hausse des exportations vers la Corée) de la production se chiffre entre 206 unités et 1 707 unités, pour une moyenne de 957 unités.

Impact sur les importations coréennes

- Les producteurs coréens verraient augmenter leur part du marché canadien des importations. Cette augmentation des importations coréennes se chiffre entre 17 823 unités et 33 030 unités pour une moyenne de 25 427 unités. Cette moyenne représente une hausse de 1,6 pour 100 des ventes totales de véhicules légers au Canada.

Impact sur les autres importations

- Les autres importateurs subiraient la plus importante diminution de part de marché parce qu'ils représentent 71,8 pour 100 du marché des véhicules légers, selon la valeur (66,1 pour 100, selon les unités). Ce recul des autres importations se chiffre entre 3 121 unités et 10 049 unités pour une moyenne de 6 585 unités. Cette moyenne représente un repli de 0,4 pour 100 des ventes totales de véhicules légers au Canada.

Impact sur les ventes

- Basée sur les ventes de véhicules légers au Canada de 1 580 029 unités en 2005, la hausse estimative des ventes de véhicules légers se chiffre entre 14 439 unités et 21 168 unités pour une moyenne de 17 804 unités. Cette moyenne représente une croissance de 1,1 pour 100 des ventes totales de véhicules légers au Canada.

Impact sur les segments de véhicules

- L'accroissement du nombre d'unités d'importations coréennes achetées par les consommateurs consisterait surtout en véhicules compacts (64 pour 100), en voitures de taille moyenne (9 pour 100) et en véhicules multisegments (22 pour 100), selon les données de 2005.

Impact sur les exportations du Canada à destination de la Corée

- Par suite de l'élimination du droit de douane imposé par la Corée, les exportations canadiennes devraient croître seulement d'environ 57 à 106 unités.

BIBLIOGRAPHIE

- Alford, Alan, Jacques Lussier et Philippe Siebes (1997). *National and Regional Factor sin the Foreign Direct Investment Decision: The Case of Canada*, *The International Trade Journal*, 9(4): 453-483.
- Berry, Steven, James Levinsohn et Ariel Pakes (1995). *Automobile Prices in Market Equilibrium*. *Econometrica*, 63(4): 841-891.
- Buckley, Peter J. et Mark C. Casson (1998). *Analyzing Foreign Market Entry Strategies: Extending the Internationalization Approach*. *Journal of International Business Studies*, 29(3): 539-562.
- Eaton, Curits, Richard G. Lipsey et A. Edward Safarian (1995). *The Theory of Multinational Plant Location in a Regional Trading Areas*. *Multinationals in North America*, Lorraine Eden ed.: 53-77.
- Eaton, Curtis, Richard G. Lipsey et A. Edward Safarian (1995). *The Theory of Multinational Plant Location: Agglomerations and Disagglomerations*. *Multinationals in North America*, Lorraine Eden ed.: 79-102.
- Goldberg, Pinelopi Koujianou (1995). *Product Differentiation and Oligopoly in International Markets: The Case of the U.S. Automobile Industry*. *Econometrica*, 63(4): 891-951.
- Shaver, J. Myles (1998). *Do Foreign-Owned and U.S.-Owned Establishments Exhibit the Same Location Pattern in U.S. Manufacturing Industries?* *Journal of International Business Studies*, 29(3): 469-492.
- Swenson, Deborah L. (1996). *Explaining Domestic Content: Evidence from Japanese and U.S. Auto Production in the U.S.* *National Bureau of Economic Research*, Working Paper 5495, March.