

PORTRAIT ET ÉVOLUTION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000-2011



Service de l'économie, de la prospective et des stratégies
Direction de la planification
Direction générale du transport collectif, des politiques et de la sécurité
Ministère des Transports du Québec

Ce document a été réalisé par la Direction de la planification et édité par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante :
www.transports.gouv.qc.ca.

Recherche et rédaction :	Saïd Allaf, économiste
Recherche :	Charles Duchesneau, économiste
Cartographie :	Martin Tremblay, géographe
Coordination :	Pierre Beaudoin, géographe
Soutien technique et mise en page :	Chantal Fortin

Photo en page couverture : Port de Montréal, terminal Racine © Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des Transports.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2016
ISBN 978-2-550-76108-2 (PDF)
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2016

Tous droits réservés. La reproduction par quelque procédé que ce soit et la traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation des Publications du Québec.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	1
INTRODUCTION	3
1. LE COMMERCE MONDIAL ET LES CORRIDORS DE TRANSPORT	5
1.1 UN SURVOL NON EXHAUSTIF DES PRINCIPAUX FAITS MARQUANTS DE L'HISTOIRE RÉCENTE DU COMMERCE MONDIAL	5
1.1.1 <i>Les principaux blocs économiques régionaux</i>	12
1.1.2 <i>Les négociations commerciales en cours</i>	13
1.1.3 <i>Les économies émergentes : quelles sont-elles?</i>	14
1.1.4 <i>Les délocalisations et l'impartition</i>	16
1.1.5 <i>Le déplacement du centre de gravité de l'économie mondiale</i>	17
1.1.6 <i>Les tendances du commerce mondial</i>	19
1.1.7 <i>Les transports en soutien aux échanges commerciaux</i>	21
1.2 LES CORRIDORS DE TRANSPORT	22
1.2.1 <i>La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec</i>	22
1.2.2 <i>Les corridors Québec-New York, Québec-Nouvelle-Angleterre et les autres initiatives</i>	24
1.2.3 <i>Les corridors verts</i>	27
2. LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC : ÉTAT ET ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2011	29
2.1 SOMMAIRE GLOBAL DES ÉCHANGES, DES EXPORTATIONS, DES IMPORTATIONS ET BALANCE COMMERCIALE	30
2.1.1 <i>Sommaire des échanges internationaux</i>	30
2.1.2 <i>Sommaire des exportations internationales</i>	33
2.1.3 <i>Sommaire des importations internationales</i>	35
2.1.4 <i>La balance commerciale internationale de marchandises</i>	39
2.2 LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES, 2000 ET 2011	40
2.2.1 <i>Les échanges par régions du monde, les États-Unis et le Mexique</i>	40
2.2.2 <i>Les échanges par pays</i>	43
2.2.3 <i>Les échanges par régions et divisions américaines</i>	45
2.2.4 <i>Les échanges par produits</i>	51
2.2.5 <i>Les échanges par modes de transport</i>	56
2.2.6 <i>Les échanges par États</i>	58
3. LES EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC : ÉTAT ET ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2011	61
3.1 SOMMAIRE DES EXPORTATIONS INTERNATIONALES	61
3.2 LES EXPORTATIONS PAR RÉGIONS DU MONDE	62
3.3 LES EXPORTATIONS PAR PAYS	66
3.3.1 <i>Les principaux pays en 2011 et leur situation en 2000</i>	66
3.3.2 <i>Les principaux pays en 2000 et leur situation en 2011</i>	68
3.4 LES EXPORTATIONS PAR PRODUITS	69
3.4.1 <i>Les principaux produits exportés en 2011 et leur variation par rapport à 2000</i>	69
3.4.2 <i>Les principaux produits exportés en 2000 et leur situation en 2011</i>	72
3.5 LES EXPORTATIONS PAR RÉGIONS ET DIVISIONS AMÉRICAINES	75
3.5.1 <i>Les exportations par régions et leur variation par rapport à 2000</i>	75
3.5.2 <i>Les exportations par divisions et leur variation par rapport à 2000</i>	76
3.5.3 <i>Les principaux produits exportés</i>	77
3.5.4 <i>Les exportations par modes de transport</i>	82
3.5.5 <i>Les exportations par États</i>	87

4.	LES IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC : ÉTAT ET ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2011	93
4.1	SOMMAIRE DES IMPORTATIONS INTERNATIONALES.....	93
4.2	LES IMPORTATIONS PAR RÉGIONS DU MONDE.....	94
4.2.1	<i>Les importations en 2011 et leur variation par rapport à 2000.....</i>	94
4.3	LES IMPORTATIONS PAR PAYS.....	98
4.3.1	<i>Les principaux pays en 2011 et leur situation en 2000</i>	98
4.3.2	<i>Les principaux pays en 2000 et leur situation en 2011</i>	100
4.4	LES IMPORTATIONS PAR PRODUITS	101
4.4.1	<i>Les principaux produits importés en 2011 et leur situation en 2000</i>	101
4.4.2	<i>Les principaux produits importés en 2000 et leur situation en 2011</i>	105
4.5	LES IMPORTATIONS PAR RÉGIONS ET DIVISIONS AMÉRICAINES	108
4.5.1	<i>Les importations par régions en 2011 et leur variation par rapport à 2000.....</i>	109
4.5.2	<i>Les importations par divisions en 2011 et leur variation par rapport à 2000.....</i>	109
4.5.3	<i>Les principaux produits importés</i>	111
4.5.4	<i>Les importations par modes de transport.....</i>	116
4.5.5	<i>Les importations par États</i>	120
5.	CONCLUSION.....	125

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LES SPÉCIFICITÉS DES STATISTIQUES DE SOURCE DOUANIÈRE	129
ANNEXE 2	LES RÉGIONS DU MONDE ET LEUR COMPOSITION	131
ANNEXE 3	LES RÉGIONS ET DIVISIONS DE RECENSEMENT AMÉRICAINES	135
ANNEXE 4	LA NOMENCLATURE DES SECTIONS ET CHAPITRES DU SYSTÈME HARMONISÉ (SH)	137

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	COMMERCE MONDIAL PAR GRAND GROUPE DE MARCHANDISES, 2011 (G\$)	8
TABLEAU 2	TAUX DE CROISSANCE DES EXPORTATIONS ET DE LA PRODUCTION MONDIALES DE MARCHANDISES PAR GRAND GROUPE DE PRODUITS, 2005-2011 (%)	9
TABLEAU 3	COMMERCE DES MARCHANDISES : PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS ET IMPORTATEURS, 2011 (G\$ US ET %)	11
TABLEAU 4	PRINCIPALES ÉCONOMIES ÉMERGENTES	15
TABLEAU 5	ÉCHANGES INTERNATIONAUX, PRINCIPAUX GROUPES DE PRODUITS, 2011 (G\$)	32
TABLEAU 6	EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES, PRINCIPAUX GROUPES DE PRODUITS, 2011 (G\$)	34
TABLEAU 7	IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES, PRINCIPAUX GROUPES DE PRODUITS, 2011 (G\$)	38
TABLEAU 8	ÉCHANGES SELON LES RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2000 ET 2011 (G\$)	41
TABLEAU 9	ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, PRINCIPAUX PAYS, 2011 (G\$)	44
TABLEAU 10	SUBDIVISIONS DU MARCHÉ AMÉRICAIN	45
TABLEAU 11	ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR RÉGIONS, 2011 (G\$)	47
TABLEAU 12	VALEUR ET VARIATION DES ÉCHANGES PAR DIVISIONS, 2000 ET 2011 (G\$)	48
TABLEAU 13	PRINCIPAUX PRODUITS ÉCHANGÉS PAR PRINCIPALES DIVISIONS, 2011 (G\$)	51
TABLEAU 14	PRINCIPAUX PRODUITS ÉCHANGÉS PAR PRINCIPALES DIVISIONS, 2000 (G\$)	53
TABLEAU 15	IMPORTATIONS DU QUÉBEC ET DES ÉTATS-UNIS EN PRODUITS DU MEUBLE À PARTIR DE LA CHINE, 2000 ET 2011 (M\$)	55
TABLEAU 16	CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES ÉTATS-UNIS PAR SOURCES, 2011	56
TABLEAU 17	VENTILATION DES ÉCHANGES PAR DIVISIONS ET MODES DE TRANSPORT, 2011 (G\$)	57
TABLEAU 18	ÉCHANGES DE MARCHANDISES, PRINCIPAUX ÉTATS, 2011 (G\$)	59
TABLEAU 19	EXPORTATIONS SELON LES RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2000 ET 2011 (G\$)	63
TABLEAU 20	EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, PRINCIPAUX PAYS EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	66

TABLEAU 21	EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, PRINCIPAUX PAYS EN 2000 ET SITUATION EN 2011 (G\$)	68
TABLEAU 22	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	70
TABLEAU 23	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS EN 2011 PAR DESTINATIONS MAJEURES (M\$)	71
TABLEAU 24	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS EN 2000 ET SITUATION EN 2011 (G\$)	73
TABLEAU 25	VALEUR ET VARIATION DES EXPORTATIONS PAR RÉGIONS, 2000 ET 2011 (G\$)	76
TABLEAU 26	VALEUR ET VARIATION DES EXPORTATIONS PAR DIVISIONS, 2000 ET 2011 (G\$)	77
TABLEAU 27	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS VERS LES ÉTATS-UNIS EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	78
TABLEAU 28	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS PAR PRINCIPALES DIVISIONS, 2011 (G\$)	80
TABLEAU 29	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS EN 2000 ET SITUATION EN 2011 (G\$)	81
TABLEAU 30	VENTILATION DES EXPORTATIONS PAR DIVISIONS ET MODES DE TRANSPORT, 2011 (G\$)	83
TABLEAU 31	PRINCIPAUX ÉTATS D'EXPORTATION EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	87
TABLEAU 32	PREMIERS PRODUITS EXPORTÉS VERS LES PRINCIPAUX ÉTATS, 2011 (G\$)	89
TABLEAU 33	PRINCIPAUX ÉTATS EN 2000 ET SITUATION EN 2011 (G\$)	90
TABLEAU 34	IMPORTATIONS SELON LES RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2000 ET 2011 (G\$)	95
TABLEAU 35	IMPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, PRINCIPAUX PAYS EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	99
TABLEAU 36	IMPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, PRINCIPAUX PAYS EN 2000 ET LEUR SITUATION EN 2011 (G\$)	101
TABLEAU 37	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	103
TABLEAU 38	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS EN 2011 PAR PRINCIPALES ORIGINES (G\$)	105
TABLEAU 39	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS EN 2000 ET SITUATION EN 2011 (G\$)	107
TABLEAU 40	VALEUR ET VARIATION DES IMPORTATIONS PAR RÉGIONS, 2011 ET 2000 (G\$)	109
TABLEAU 41	VALEUR ET VARIATION DES IMPORTATIONS PAR DIVISIONS, 2011 ET 2000 (G\$)	110
TABLEAU 42	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS DES ÉTATS-UNIS EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	112
TABLEAU 43	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS PAR PRINCIPALES DIVISIONS, 2011 (G\$)	113
TABLEAU 44	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS EN 2000 ET LEUR SITUATION EN 2011 (G\$)	115
TABLEAU 45	VENTILATION DES IMPORTATIONS PAR DIVISIONS ET MODES DE TRANSPORT, 2011 (G\$)	117
TABLEAU 46	PRINCIPAUX ÉTATS D'IMPORTATION EN 2011 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	120
TABLEAU 47	PREMIERS PRODUITS IMPORTÉS DEPUIS LES PRINCIPAUX ÉTATS, 2011 (G\$)	122
TABLEAU 48	PRINCIPAUX ÉTATS EN 2000 ET LEUR SITUATION EN 2011 (G\$)	123

LISTE DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1	ÉVOLUTION DE L'INDICE DE VOLUME DU COMMERCE MONDIAL, 1950-2011.....	6
GRAPHIQUE 2	ÉCHANGES INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC EN POURCENTAGE DU PIB, 2000-2011	29
GRAPHIQUE 3	VALEUR DES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000-2011 (G\$)	31
GRAPHIQUE 4	EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000-2011 (G\$)	33
GRAPHIQUE 5	IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000-2011 (G\$)	36
GRAPHIQUE 6	BALANCE COMMERCIALE INTERNATIONALE DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000-2011 (G\$)	39
GRAPHIQUE 7	ÉCHANGES INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR PAYS, 2000 ET 2011	43
GRAPHIQUE 8	ÉCHANGES DES PRODUITS DE TRANSMISSION DE DONNÉES, VOIX ET IMAGES, 2000-2011 (G\$)	54
GRAPHIQUE 9	MISES EN CHANTIER DE RÉSIDENCES PRIVÉES NEUVES AUX ÉTATS-UNIS, 2005-2011.....	54
GRAPHIQUE 10	ÉTATS PRÉSENTANT LES PLUS FORTES BAISSSES DES ÉCHANGES AVEC LE QUÉBEC, 2011 PAR RAPPORT À 2000 (G\$).....	60
GRAPHIQUE 11	ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000- 2011 (G\$).....	61
GRAPHIQUE 12	EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2000 ET 2011	65
GRAPHIQUE 13	EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR PAYS, 2000 ET 2011	67
GRAPHIQUE 14	ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES VERS LES ÉTATS-UNIS, 2000-2011 (G\$).....	75
GRAPHIQUE 15	LES PLUS FORTES BAISSSES DES EXPORTATIONS DU QUÉBEC PAR ÉTATS, 2011 PAR RAPPORT À 2000 (G\$).....	92
GRAPHIQUE 16	IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000-2011 (G\$)	93
GRAPHIQUE 17	IMPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2000 ET 2011 (G\$)	98
GRAPHIQUE 18	IMPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, PRINCIPAUX PAYS, 2000 ET 2011 (G\$).....	100
GRAPHIQUE 19	ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES À PARTIR DES ÉTATS-UNIS, 2000-2011 (G\$)	108
GRAPHIQUE 20	PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS EN 2000 ET LEUR SITUATION EN 2011 (%)	116
GRAPHIQUE 21	ÉTATS PRÉSENTANT LES PLUS FORTES VARIATIONS DES IMPORTATIONS À PARTIR DU QUÉBEC, 2011 PAR RAPPORT À 2000 (G\$)	124

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1	DÉPLACEMENT DU CENTRE DE GRAVITÉ DE L'ÉCONOMIE MONDIALE VERS L'ASIE-OCÉANIE, 1967-2011 (% MONDE).....	18
FIGURE 2	EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES SELON LES RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2011 (%)	62
FIGURE 3	IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES SELON LES RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2011 (%)	94
FIGURE 4	IMPORTATIONS DE MARCHANDISES PAR DIVISIONS AMÉRICAINES, 2011 (%)	111

LISTE DES CARTES

CARTE 1	EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS DE MARCHANDISES PAR RÉGIONS DU MONDE, 2011	10
CARTE 2	PRINCIPAUX CORRIDORS DE COMMERCE EN AMÉRIQUE DU NORD	25
CARTE 3	VALEUR DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2011 (G\$).....	42
CARTE 4	DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE AMÉRICAIN UTILISÉ PAR L'U.S. CENSUS BUREAU.....	46
CARTE 5	VALEUR DES ÉCHANGES DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE ET PARTS MODALES, 2011 (G\$)	50
CARTE 6	VALEUR DES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2011 (G\$).....	64
CARTE 7	VALEUR DES EXPORTATIONS DU QUÉBEC VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE ET PARTS MODALES, 2011 (G\$).....	86
CARTE 8	VALEUR DES IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC PAR RÉGIONS DU MONDE, LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE, 2011 (G\$)	96
CARTE 9	VALEUR DES IMPORTATIONS DU QUÉBEC DEPUIS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE ET PARTS MODALES, 2011 (G\$)	119

AVANT-PROPOS

Cette étude sur les échanges commerciaux internationaux de marchandises du Québec avec le reste du monde est réalisée au moyen des statistiques du commerce international de source douanière de Statistique Canada. Si les données présentées dans ce document reflètent fidèlement les tendances et les ordres de grandeur des échanges bilatéraux du Québec, il n'en demeure pas moins que cette source souffre de quelques lacunes, dont les principales sont décrites à l'annexe 1 du présent document.

Plus particulièrement, les statistiques sur le commerce de marchandises entre le Québec et les États-Unis sont issues d'un recensement effectué en collaboration par le Canada (Agence des services frontaliers du Canada) et les États-Unis (U.S. Customs and Border Protection), en vertu d'un protocole d'entente conclu entre les deux pays en 1987. Selon ce protocole, étant donné que les contrôles sont beaucoup plus rigoureux à l'importation qu'à l'exportation, le Canada utilise, pour mesurer ses exportations vers les États-Unis, les données sur les importations américaines en provenance du Canada. De la même façon, les États-Unis établissent leurs exportations vers le Canada à partir des importations canadiennes en provenance des États-Unis.

Cette méthode de collecte occasionne tout de même plusieurs biais. Dans un premier temps, puisque c'est l'importateur qui remplit le formulaire des douanes américaines pour les marchandises en provenance du Canada et qu'il arrive que les coûts de transport soient assumés par l'entreprise exportatrice, les renseignements fournis par l'importateur peuvent ne pas refléter la réalité du déplacement des marchandises. De plus, le mode de transport retenu étant celui par lequel la marchandise traverse la frontière, il est possible que ce dernier ne soit pas le mode principalement emprunté.

Dans un deuxième temps, les importations canadiennes sont attribuées à la province de dédouanement. Ainsi, les produits destinés au Québec qui entrent et sont dédouanés dans une autre province sont considérés comme des importations de cette dernière. Il serait donc impossible de connaître les importations totales du Québec si ce n'était des corrections que leur apporte l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour les rendre compatibles avec les grandeurs de certains agrégats économiques calculés pour la province. L'ISQ se base, entre autres, sur la part de la consommation des ménages québécois dans la consommation canadienne. Cependant, l'ISQ ne corrige pas ces données en vue de fournir un portrait des importations par modes de transport selon les régions administratives ou les régions métropolitaines de recensement (RMR).

En raison de ces lacunes, les données sur les importations diffusées par Statistique Canada ne reflètent pas toujours la réalité des échanges bilatéraux du Québec avec ses différents partenaires.

INTRODUCTION

Quels que soient les fondements théoriques appuyant la décision de participer au commerce international – qu’il s’agisse de la notion des « avantages comparatifs » de Ricardo, des principes d’« économies d’échelle » et de « proximité géographique » de Krugman ou de la « dotation en facteurs » de Heckscher-Ohlin –, la démonstration n’est plus à faire quant à son incidence favorable sur la croissance économique des pays qui s’y adonnent.

Au cours des deux dernières décennies, l’économie du Québec a réalisé son ouverture sur le monde principalement au moyen d’échanges internationaux de marchandises. Toutefois, les exportations internationales de biens du Québec ont été surtout tributaires de l’évolution de la demande intérieure totale des États-Unis. À cette première source de variation s’ajoutent les phases d’appréciation et de dépréciation de la devise canadienne. Enfin, les accords de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALE, 1989) puis entre le Mexique, le Canada et les États-Unis (ALENA, 1994) ont engendré deux périodes de fortes augmentations des exportations québécoises.

L’étude des relations commerciales avec les autres pays revêt un grand intérêt pour les gouvernements, qui ont à gérer leur développement économique dans un contexte mondial décroissant. La mondialisation des marchés, la libéralisation des échanges commerciaux, l’intégration accrue des économies et les innovations technologiques sont autant de caractéristiques de la nouvelle réalité économique auxquelles il faut sans cesse s’adapter. Une meilleure connaissance de ces enjeux et la capacité d’anticiper les nouvelles tendances sont des éléments de premier plan pour tout processus de planification et d’optimisation des investissements et des infrastructures.

Les données de source douanière ont servi à dresser dans ce document un portrait des échanges internationaux de marchandises du Québec entre 2000 et 2011. Ces données permettent de discerner les principaux partenaires commerciaux du Québec (pays et États américains) et les principaux produits exportés et importés, mais aussi de connaître les modes de transport utilisés pour acheminer ces derniers. C’est donc dans l’esprit d’une meilleure compréhension des flux d’échange de biens et des modes de transport qui les soutiennent que ce document a été rédigé.

Comme il n’y a pas de commerce sans transport, il y a lieu de rappeler les principales avancées réalisées en matière de logistique des transports. Pour favoriser la croissance du commerce, on mise ainsi sur l’optimisation de l’utilisation des infrastructures physiques et l’intermodalité. Les corridors de commerce sont soutenus par des corridors multimodaux de transport, un concept de planification et d’élaboration de politiques de transport devenu incontournable.

Or, avant de passer à l’analyse des données du commerce international de marchandises du Québec dans ses dimensions spatiale et modale, il importe de rappeler le contexte économique mondial dans lequel les entreprises québécoises ont évolué et les adaptations à prévoir pour qu’elles puissent profiter des changements structurels et des tendances qui se dessinent à moyen et à long terme.

1. LE COMMERCE MONDIAL ET LES CORRIDORS DE TRANSPORT

1.1 UN SURVOL NON EXHAUSTIF DES PRINCIPAUX FAITS MARQUANTS DE L'HISTOIRE RÉCENTE DU COMMERCE MONDIAL

Depuis plus d'un demi-siècle, une intégration de plus en plus importante caractérise les marchés des biens, des services, des capitaux et du travail. Ce phénomène, appelé « mondialisation », se traduit par une ouverture de plus en plus grande de la plupart des pays au commerce international. Il résulte de politiques de déréglementation, de réduction et d'élimination des restrictions ou entraves au commerce des marchandises, à l'investissement direct à l'étranger (IDE) et aux transactions financières. Les progrès technologiques réalisés dans les domaines des transports et des télécommunications, en matière d'efficacité logistique et de réduction des coûts et des délais de livraison, ont également constitué des moteurs importants de la mondialisation.

Si l'intégration de l'économie mondiale s'est surtout effectuée dans le cadre d'un système commercial multilatéral au cours de rondes de négociations du GATT¹ et de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), une coopération régionale accrue a mené en parallèle à la formation de blocs économiques régionaux de pays développés et de pays en développement. Quelles que soient leur forme et leur portée, les accords ratifiés ont favorisé l'abaissement des barrières tarifaires et non tarifaires dans un grand nombre de pays participants et amélioré les règles régissant le commerce multilatéral. Les blocs économiques régionaux peuvent revêtir plusieurs formes selon le type d'engagement pris par les pays participants. Les trois principales formes de regroupements commerciaux rencontrées sont les suivantes :

- les **zones de libre-échange**. Les pays membres réduisent ou éliminent les barrières tarifaires entre eux, mais conservent leur régime commercial propre (c'est-à-dire fixent leurs propres droits d'importation) à l'égard des pays tiers. Ce type d'association nécessite un contrôle des réexportations si les régimes de taxation des importations des pays signataires sont très différents à l'égard de certains produits². C'est le cas quand un pays veut protéger un secteur d'activité de la concurrence étrangère en imposant un fort taux de taxation sur les importations à partir des pays tiers;
- les **unions douanières**. Ces unions sont semblables aux zones de libre-échange, mais en plus, les pays de l'union mettent en place une structure extérieure commune de droits de douane. Si les pays signataires n'ont plus besoin de contrôler les réexportations dans un tel contexte, ils doivent par contre négocier avec les autres membres le niveau des droits de douane qu'ils peuvent appliquer à l'extérieur sur les activités qu'ils souhaitent protéger;
- les **unions économiques**. Dans ces unions douanières, ce sont non seulement les marchandises, mais aussi les capitaux et la main-d'œuvre qui peuvent circuler librement. De plus, les pays membres des unions de ce type peuvent pousser leur

1. Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (General Agreement on Tariffs and Trade).

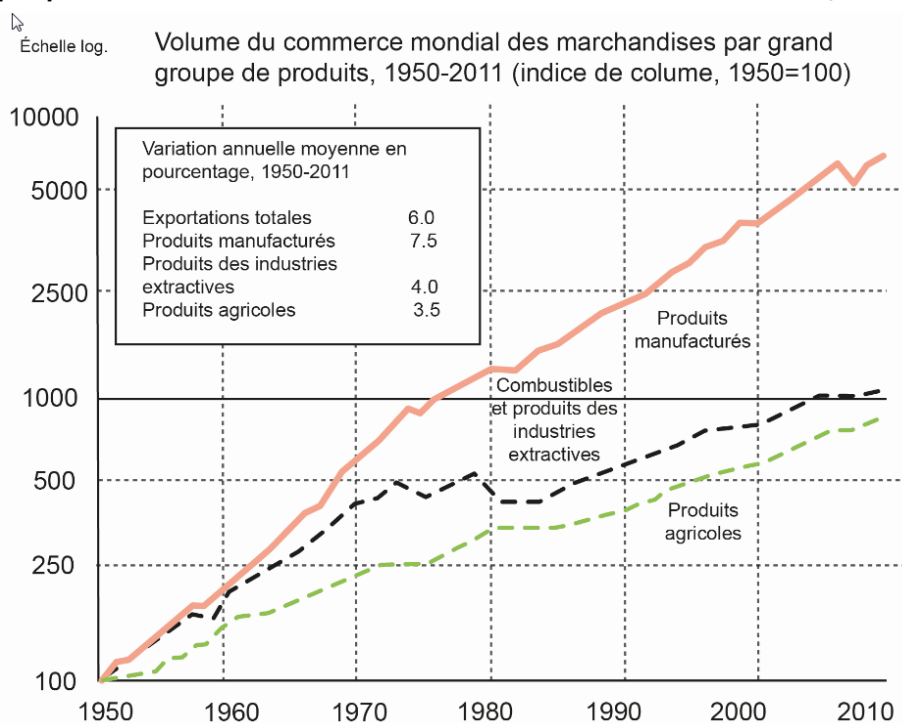
2. Le secteur agricole est souvent problématique à cause de l'hétérogénéité régionale des niveaux d'autosuffisance et des politiques de préservation des seuils de prix et de revenus des pays membres.

intégration encore plus loin en harmonisant certains éléments de leurs politiques monétaires et fiscales ainsi que la législation du travail.

Toutes ces formes de libéralisation du commerce sont à l'origine de l'accroissement spectaculaire des échanges observé depuis quelques décennies. Ce nouvel environnement économique mondial a profondément modifié la configuration des flux des échanges commerciaux entre les régions du globe en permettant l'émergence de nouvelles puissances économiques. Pour faire face à cette concurrence élargie de la part des pays émergents, les entreprises des pays industrialisés se doivent d'être plus productives, de revoir leur structure de coûts en plus de gérer le risque lié à la rupture des chaînes logistiques des réseaux d'approvisionnement et de distribution de marchandises faisant suite aux délocalisations.

À l'échelle planétaire et tel qu'illustré par le graphique 1 ci-dessous, les *produits manufacturés* sont, parmi les grands groupes de produits, ceux qui ont réalisé la meilleure croissance au cours des 60 dernières années. D'abord, les efforts de reconstruction de l'Europe après la Seconde Guerre mondiale ont favorisé les échanges internationaux de produits d'équipement civil et militaire, surtout entre les États-Unis et les pays européens ayant accepté le plan Marshall.

Graphique 1 Évolution de l'indice de volume du commerce mondial, 1950-2011



Source : OMC, *Profils du commerce mondial des produits de base 2011*.

Les produits manufacturés sont aussi ceux qui ont ensuite bénéficié le plus de la délocalisation de la production des intrants intermédiaires à partir desquels ils sont formés. Le contenu technologique variable de ces composants et l'impératif de

minimisation des coûts de production ont mené à la création de pôles de production dispersés sur la planète, ce qui a multiplié les échanges entre les entreprises dont les produits sont amalgamés dans un produit final.

De plus, les innovations technologiques trouvent de plus en plus application dans plusieurs produits. Du fait des tâches multiples que ces derniers peuvent accomplir, ils font appel à de nombreux intervenants ou fournisseurs. Enfin, à quelques exceptions près, le commerce des produits manufacturés est généralement plus libéralisé, et les caractéristiques physiques de ces produits permettent leur transport sur de longues distances avec un risque de bris lors des manipulations pratiquement nul.

Au deuxième rang en matière de croissance des volumes des échanges viennent les *combustibles et produits des industries extractives ou minières*. Selon le graphique 1, cette croissance a été interrompue essentiellement par les tensions qu'a connues le marché pétrolier en 1973 et en 1978.

En effet, le premier choc pétrolier est survenu en octobre 1973 à la suite de l'invasion d'Israël par les armées égyptienne et syrienne (guerre du Kippour), qui a amené les pays du Golfe à annoncer une réduction de 25 % de leur production pétrolière et un embargo contre les pays alliés de l'État hébreu. Au même moment, les pays de l'OPEP³, saisissant l'occasion, ont, dans la foulée des récentes nationalisations dans certains pays membres, pris le contrôle du marché pétrolier en décidant d'augmenter de 70 % le prix de leur pétrole et de réduire de 5 % la production. En quelques semaines, le prix spot a été multiplié par quatre⁴.

Le deuxième choc pétrolier a eu de plus grandes conséquences que le premier sur la réduction de la consommation et donc des exportations. L'instabilité politique de septembre 1978 en Iran et la guerre qui s'est ensuivie avec l'Irak deux années plus tard ont en moyenne retranché quelque 4,2 Mb/j de la production annuelle de ces deux pays entre 1979 et 1981, soit une baisse de 50,6 % pour l'Iran et de 74,2 % pour l'Irak. Le prix du brut Dubaï (le brut de référence du Moyen-Orient) est passé de 13,03 \$ US à 35,69 \$ US en 1980 (il s'agit de moyennes annuelles). Les effets récessionnistes de ce choc (baisse de l'activité économique, chômage, inflation et taux d'intérêt élevés) se sont poursuivis jusqu'en 1982.

3. Organisation des pays exportateurs de pétrole fondée à Bagdad en septembre 1960 par l'Iran, l'Irak, le Koweït, l'Arabie saoudite et le Venezuela, pays auxquels se sont joints par la suite le Qatar, l'Indonésie, la Libye, les Émirats arabes unis, l'Algérie, le Nigeria, l'Équateur, le Gabon et l'Angola.

4. Même s'il s'échange de nos jours au-delà de 160 sortes de pétrole brut sur le marché, leur prix est déterminé essentiellement en fonction du prix de quatre types de brut de référence. Le premier est le WTI (West Texas Intermediate), un pétrole léger produit et raffiné aux États-Unis. Le deuxième est le Brent, provenant surtout de la mer du Nord et raffiné en Europe. Le brut Dubaï (*Dubai crude*) sert à fixer le prix du brut exporté vers l'Asie à partir du golfe Persique. Enfin, le panier OPEP est un amalgame des pétroles provenant de l'Algérie, de l'Arabie saoudite, de l'Indonésie, du Nigeria, de Dubaï, du Venezuela et de l'isthme mexicain (le Mexique n'est pas membre de l'OPEP).

Si les deux chocs précédents sont issus de tensions politiques et de conflits armés, le troisième choc pétrolier, celui de 2008, est une réaction normale à la surchauffe de l'économie mondiale, qui laissait entrevoir un excédent de la demande par rapport à l'offre de pétrole. Toutefois, le cycle haussier du pétrole a commencé dès 2003, tout comme celui des autres métaux de base. La croissance économique vigoureuse des pays émergents, les inquiétudes suscitées par l'épuisement des réserves, les tensions persistantes au Moyen-Orient (l'intervention américaine en Irak, le programme nucléaire iranien, les sabotages au Nigeria sans oublier les pirates somaliens) sont autant d'éléments d'incertitude auxquels est venue s'ajouter la spéculation boursière associées aux fonds d'investissement spéculatifs (*hedge funds*).

Finalement, le dernier grand groupe est celui des *produits agricoles*. Le secteur agricole a de tout temps bénéficié de mesures protectionnistes dans les différents traités commerciaux, lesquelles sont reflétées dans la faible part (environ 10 % en 2011) occupée par ces produits dans le commerce mondial. Le commerce international de produits agricoles a connu deux périodes de stagnation, coïncidant avec les deux premiers chocs pétroliers. Toutefois, depuis la fin des années 1980, ces produits connaissent une croissance soutenue qui s'appuie sur la réduction des délais de livraison, l'introduction de nouveaux produits n'entrant pas en concurrence avec la production locale, de meilleures techniques de préservation, de meilleurs rendements et une mécanisation accrue dans les pays en développement.

Tableau 1 Commerce mondial par grand groupe de marchandises, 2011 (G\$)

	Produits manufacturés	Combustibles et produits des industries extractives	Produits agricoles	Total*
Exportations	11 511,0	4 008,0	1 659,5	17 178,5
Part en %	67,0	23,3	9,7	100,0
Importations	11 927,0	4 156,0	1 745,2	17 828,2
Part en %	66,9	23,3	9,8	100,0
Commerce mondial	23 348,0	8 164,0	3 404,7	35 006,7
Part en %	67,0	23,3	9,7	100,0

* Le total obtenu par sommation diffère du total publié par l'OMC.

Source : OMC, *Profils du commerce mondial des produits de base 2011*.

En 2011 (tableau 1), l'OMC estime que 67 % de la valeur du commerce mondial est généré par les transactions impliquant des produits manufacturés, contre 23,3 % pour les combustibles et produits des industries extractives et enfin 9,7 % pour les produits agricoles.

Le tableau 2 montre les variations annuelles en pourcentage, du PIB mondial, des exportations et de la production de ces mêmes grands groupes de produits au cours des dernières années. Comme il fallait s'y attendre, la baisse de l'activité économique

en 2009 a largement affecté les exportations des produits manufacturés, lesquelles ont baissé de 15 %.

Tableau 2 Taux de croissance des exportations et de la production mondiales de marchandises par grand groupe de produits, 2005-2011 (%)

	2005-2011	2009	2010	2011
Exportations mondiales de marchandises	3,5	-12,0	14,0	5,0
Produits agricoles	4,0	-2,0	8,0	4,0
Combustibles et produits des industries extractives	1,5	-5,5	5,5	1,5
Produits manufacturés	4,5	-15,0	18,5	6,5
Production mondiale de marchandises	2,0	-5,5	4,5	2,5
Agriculture	2,0	0,5	0,0	2,0
Industries extractives	0,5	-1,5	2,0	1,5
Industries manufacturières	2,0	-7,5	6,0	3,0
PIB mondial	2,0	-2,5	4,0	2,5

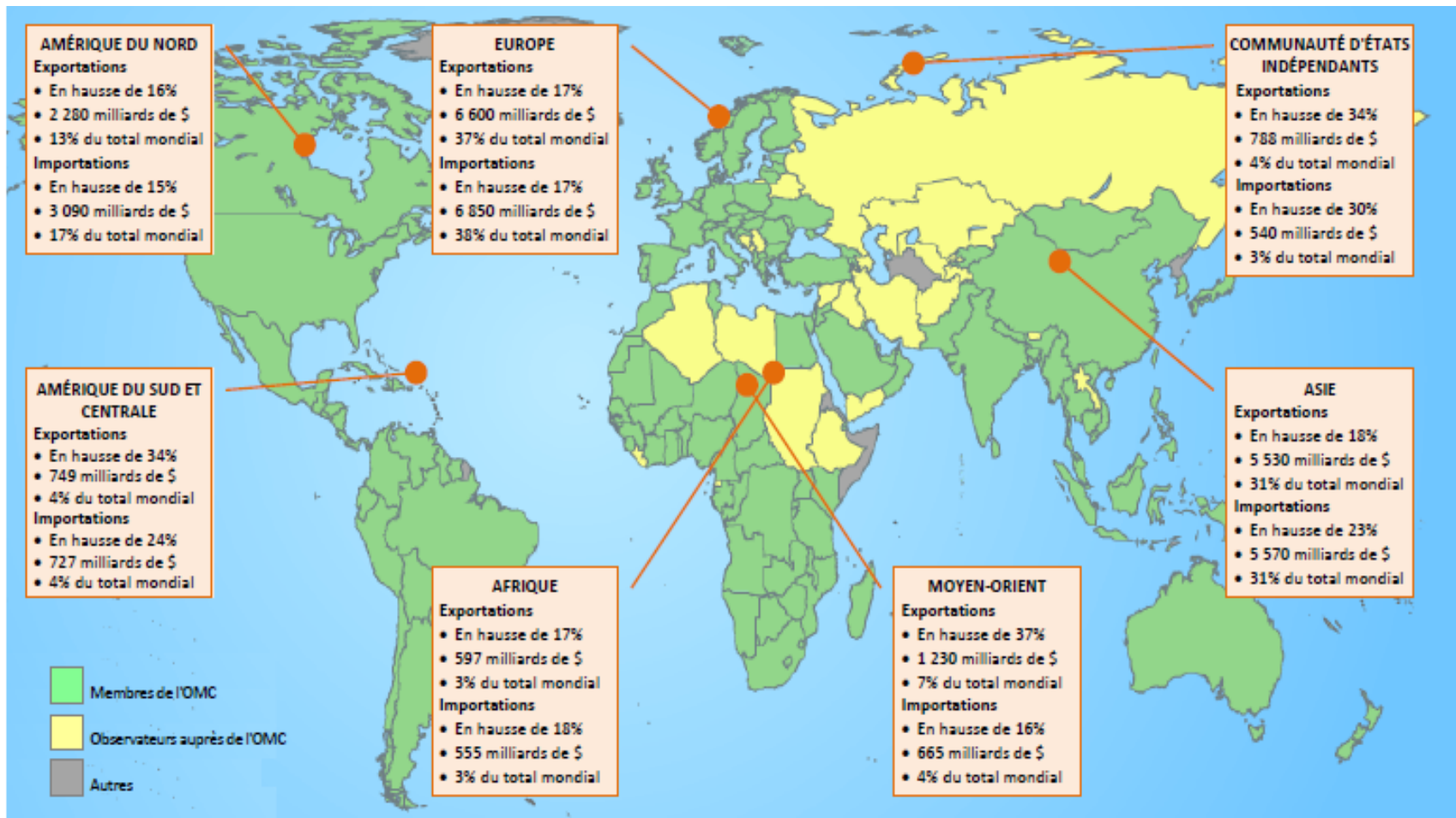
Source : OMC, *Statistiques du commerce international 2012*, p. 21.

La carte 1 quant à elle, indique pour chaque région du monde, la valeur de ses exportations et de ses importations ainsi que leur part respective du total mondial en 2011. Il est à remarquer qu'ensemble l'Europe et l'Asie sont responsables de 68 % des exportations et de 69 % des importations mondiales. Par ailleurs, selon d'autres données de l'OMC, toutes les régions ont exporté et importé plus en 2011 qu'en 2010 et le commerce intrarégional est dominant dans toutes les régions, en particulier en Europe, où il atteint 67,8 % des exportations.

Si le monde scrute attentivement les indicateurs économiques afin d'y déceler des signes avant-coureurs de ralentissement ou de surchauffe en Amérique du Nord (en particulier aux États-Unis) et en Asie (en particulier en Chine), c'est avant tout en raison de la grande part de leurs importations provenant d'autres régions (62,3 % pour l'Amérique du Nord et 43 % pour l'Asie, par rapport à seulement 32,2 % pour l'Europe).

En 2011, le commerce par pays est encore dominé par les États-Unis qui demeurent en tête de liste des principaux pays pour leur commerce mondial (somme des exportations et des importations), évalué à 3 746 milliards de dollars mais concèdent la première place à la Chine pour ce qui est des exportations. La Chine n'a d'ailleurs pas cessé de réduire l'écart global qui la sépare des Américains pour le faire passer de 454 milliards de dollars américains en 2005 à seulement 104 milliards en 2011. Au chapitre des exportations, c'est donc la Chine qui domine depuis qu'elle a ravi le premier rang à l'Allemagne en 2008. Le tableau 3 expose la liste des trente principaux pays exportateurs et des trente principaux importateurs

Carte 1 Exportations et importations de marchandises par régions du monde, 2011



Source : Secrétariat de l'OMC, communiqué de presse du 10 mai 2012, p. 16.

Note : les valeurs et les parts de l'Europe comprennent les échanges intra-Union européenne.

Note : les couleurs et les frontières n'impliquent aucun jugement de l'OMC quant au statut juridique ou aux frontières d'un territoire.

Tableau 3 Commerce des marchandises : principaux pays exportateurs et importateurs, 2011 (G\$ US et %)

Rang	Exportateur	Valeur G\$	Part %	Variation annuelle (%)	Rang	Importateur	Valeur G\$	Part %	Variation annuelle (%)
1	Chine	1 899	10	20	1	États-Unis	2 265	12	15
2	États-Unis	1 481	8	16	2	Chine	1 743	9	25
3	Allemagne	1 474	8	17	3	Allemagne	1 254	7	19
4	Japon	823	5	7	4	Japon	854	5	23
5	Pays-Bas	660	4	15	5	France	715	4	17
6	France	597	3	14	6	Royaume-Uni	636	3	13
7	Corée, République de	555	3	19	7	Pays-Bas	597	3	16
8	Italie	523	3	17	8	Italie	557	3	14
9	Russie, Fédération de	522	3	30	9	Corée, République de	524	3	23
10	Belgique	476	3	17	10	Hong Kong, Chine	511	3	16
						- Importations définitives	130	1	16
11	Royaume-Uni	473	3	17	11	Canada ^a	462	3	15
12	Hong Kong, Chine	456	3	14	12	Belgique	461	3	17
	- Exportations de produits d'origine locale	17	0	14					
	- Réexportations	439	2	14					
13	Canada	452	2	17	13	Inde	451	2	29
14	Singapour	410	2	16	14	Singapour	366	2	18
	- Exportations de produits d'origine locale	224	1	23		- Importations définitives ^b	180	1	27
	- Réexportations	186	1	10					
15	Arabie saoudite, Royaume d ^c	365	2	45	15	Espagne	362	2	11
16	Mexique	350	2	17	16	Mexique	361	2	16
17	Taipei chinois	308	2	12	17	Russie, Fédération de ^a	323	2	30
18	Espagne	297	2	17	18	Taipei chinois	281	2	12
19	Inde	297	2	35	19	Australie	244	1	21
20	Émirats arabes unis ^c	285	2	30	20	Turquie	241	1	30
21	Australie	271	1	27	21	Brésil	237	1	24
22	Brésil	256	1	27	22	Thaïlande	228	1	25
23	Suisse	235	1	20	23	Suisse	208	1	18
24	Thaïlande	229	1	17	24	Pologne	208	1	17
25	Malaisie	227	1	14	25	Émirats arabes unis ^c	205	1	28
26	Indonésie	201	1	27	26	Autriche	192	1	20
27	Pologne	187	1	17	27	Malaisie	188	1	14
28	Suède	187	1	18	28	Indonésie	176	1	30
29	Autriche	179	1	17	29	Suède	175	1	18
30	République tchèque	162	1	22	30	République tchèque	151	1	20
	Total^d	14 835	81	-		Total^d	15 180	83	-
	Monde^d	18 215	100	19		Monde^d	18 380	100	19

a Importations FAB (franco à bord).

b Les importations définitives de Singapour correspondent aux importations moins les réexportations.

c Estimations du Secrétariat.

d Y compris des réexportations importantes ou des importations destinées à la réexportation.

- Sans objet.

Source : Secrétariat de l'OMC, communiqué de presse du 10 mai 2012, p. 19.

1.1.1 Les principaux blocs économiques régionaux

L'intégration économique peut, comme il a été mentionné précédemment, revêtir plusieurs formes et concerner plusieurs pays limitrophes ou éloignés. De la signature de ces traités ont émergé autant de *blocs économiques* régionaux, dont les principaux sont les suivants :

- les pays signataires de l'Accord de libre-échange nord-américain entre le Canada, le Mexique et les États-Unis (ALENA), qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, mais n'est arrivé à maturité qu'en 2008. Les tarifs préférentiels sont accordés aux produits considérés comme « suffisamment nord-américains », définis au chapitre 4 de cet accord comme ceux dont la « teneur en valeur régionale » est d'au moins 60 %. Cet accord a notamment contribué à presque tripler le volume du commerce trilatéral de marchandises⁵. Le territoire couvert par l'ALENA comptait en 2011⁶ 462,2 millions d'habitants (313,1 millions aux États-Unis, 114,8 millions au Mexique et 34,3 millions au Canada);
- l'Union européenne (UE), une association de 28 pays européens indépendants s'appuyant sur un ensemble de principes, dont la liberté économique et la libre circulation des biens et des personnes à l'intérieur de son territoire. À l'heure actuelle, l'UE constitue le plus grand marché unique au monde, avec un peu plus de 500 millions de consommateurs;
- le Marché commun du Sud (Mercosur), créé en 1991 et composé à l'heure actuelle du Brésil, de l'Argentine, du Paraguay, de l'Uruguay et du Venezuela. Cette zone de libre-échange, la troisième au monde, vise notamment la libre circulation des biens, des services et des facteurs de production;
- la Communauté des États indépendants (CEI), créée en 1991 et composée de 11 des 15 anciennes républiques de l'Union soviétique. Devant l'échec de la CEI de former un véritable marché commun, quelques républiques soviétiques, dont la Russie, ont formé en 2000 la Communauté économique eurasiatique (CEEAE, plus connue sous l'acronyme Eurasec, de l'anglais Eurasian Economic Community);
- l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE ou ASEAN, de l'anglais Association of Southeast Asian Nations). Elle a été fondée en 1967 par six pays (Brunei, Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour et Thaïlande), auxquels se sont greffés au fil du temps le Cambodge, le Laos, le Myanmar (ex-Birmanie) et le Vietnam. Les principaux objectifs de ces nations : l'accélération de la croissance économique, le développement culturel, le progrès social et la promotion de la stabilité et de la paix régionales. La zone de libre-échange économique AFTA (ASEAN Free Trade Area) voulue par ces pays n'a sérieusement démarré qu'en 1992. Les progrès réalisés sont limités puisque les échéances des travaux sont reportées continuellement. L'intégration économique régionale (ASEAN Economic Community) promise pour 2015 semble donc encore loin.

5. Affaires étrangères et Commerce international Canada (2008).

6. Estimation du Fonds des Nations Unies pour la population (UNFPA) : <http://www.unfpa.org>.

Malgré la prolifération des accords commerciaux multilatéraux, il est à noter qu'au cours des 20 dernières années, ce sont plutôt les accords préférentiels qui se sont inscrits comme tendance dans les relations commerciales internationales. En effet, le nombre de ces derniers a plus que quadruplé au cours de cette période⁷. Le Canada n'a pas fait exception puisqu'il a signé plusieurs accords de ce type (accords de libre-échange bilatéraux préférentiels), notamment avec le Panama (1^{er} avril 2013), la Jordanie (1^{er} octobre 2012), la Colombie (15 août 2011), le Pérou (1^{er} août 2009), le Costa Rica (1^{er} novembre 2002), le Chili (5 juillet 1997) et Israël (1^{er} janvier 1997).

Le Canada est aussi membre de la Coopération économique de la zone Asie-Pacifique (connue sous l'acronyme anglais APEC) depuis sa création en 1989. La mission de ce forum économique et commercial de 21 pays⁸ bordant les deux rives de l'océan Pacifique est de veiller au développement et au renforcement du système commercial multilatéral, d'accroître l'interdépendance et la prospérité des économies membres et de promouvoir une croissance économique durable. La zone APEC compte environ 2,8 milliards de personnes. Elle représente approximativement 57 % du PIB de la planète et 47 % du commerce mondial en 2012⁹.

La vision de l'APEC concernant l'intégration économique régionale a été précisée lors de la rencontre de Bogor en Indonésie en 1994, mais c'est à Osaka l'année suivante que le plan de réalisation des objectifs convenus a été achevé. Ces objectifs consensuels et adaptatifs en matière de réduction des tarifs douaniers étaient assignés aux pays membres selon le niveau de développement de leur économie. D'autres préoccupations se sont ajoutées au fil du temps, comme la planification associée aux risques de pandémie, la lutte antiterroriste, les changements climatiques et la mise en œuvre de réformes structurelles, dont le développement des compétences.

À l'échelle canadienne, le Québec a signé un accord de commerce bilatéral avec l'Ontario en septembre 2009, soit l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario. Tout en s'inscrivant dans son prolongement, cet accord va plus loin que l'Accord sur le commerce intérieur (en vigueur depuis le 1^{er} juillet 1995), lequel encadre les relations commerciales à l'intérieur du Canada et a pour objectif premier de réduire les obstacles à la libre circulation des personnes, des biens, des services et des investissements.

1.1.2 Les négociations commerciales en cours

Au cours des prochaines années, les échanges commerciaux du Québec continueront à évoluer à l'intérieur d'un environnement économique multipolaire et décloisonné, où les produits franchissent plusieurs frontières avant d'arriver à leur destination définitive ou à leur lieu de consommation final. Si les conditions économiques mondiales ont une incidence sur le volume des échanges, les avancées en matière de réduction des

7. OMC, *Statistiques du commerce international 2011*.

8. Douze à l'origine : l'Australie, Brunei, le Canada, la Corée du Sud, les États-Unis, l'Indonésie, le Japon, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande, les Philippines, Singapour et la Thaïlande. La Chine s'est jointe en 1991.

9. APEC at a Glance (http://publications.apec.org/publication-detail.php?pub_id=1451).

barrières au commerce et à l'investissement auront quant à elles une incidence sur les structures des échanges.

Reconnaissant l'importance des échanges commerciaux et de l'investissement pour la croissance économique et la prospérité à long terme, le Canada avait lancé en 2007 une stratégie commerciale mondiale en vue de renforcer la compétitivité des entreprises canadiennes sur les marchés internationaux. Cette stratégie avait ciblé 13 marchés prioritaires¹⁰ présentant les meilleures perspectives de croissance pour les intérêts canadiens.

Dans la foulée de cette stratégie, le Canada a signé avec l'Union européenne, en octobre 2013, l'accord de principe de l'Accord économique et commercial global (AECG). Presque un an plus tard, les deux partenaires annonçaient qu'ils s'étaient entendus sur le texte complet de cet accord de libre-échange. Les parties procèdent à sa révision juridique et à sa traduction dans les 23 langues officielles, pour une ratification prévue au cours de l'année 2016.

Du côté de l'Asie, le Canada, qui s'était engagé dans des pourparlers avec l'Inde et le Japon, a finalement conclu un accord avec la Chine en septembre 2012, soit l'Accord sur la promotion et la protection des investissements étrangers (APIE)¹¹. Dans ce dernier cas, l'étude commune sur les complémentarités économiques Canada-Chine publiée en août 2012 témoigne de l'expansion rapide des relations économiques et commerciales entre les deux pays. Le Canada est aussi actif à l'échelle sectorielle, comme en témoignent les nombreux accords conclus dans les domaines des services aériens et des sciences et technologies.

D'autres négociations sont en cours, notamment avec le Maroc, Singapour et les pays membres du Partenariat transpacifique (PTP)¹², formé de certains participants de l'APEC, en vue de conclure un accord de libre-échange.

1.1.3 Les économies émergentes : quelles sont-elles?

Dans les études économiques, commerciales ou géopolitiques des dernières années, plusieurs appellations ont vu le jour pour désigner des regroupements de pays en fonction du stade de leur développement. Si le classement obtenu à partir d'indicateurs quantitatifs ne laisse pas de place à l'interprétation, il en va autrement de celui qui est généré à partir de notions plus équivoques. C'est dans ce dernier groupe que s'inscrit la notion de « pays émergents », dont la liste peut varier d'un organisme à l'autre. Si la Banque mondiale distingue les économies en développement au moyen du revenu annuel¹³ par habitant, l'Organisation de coopération et de développement économiques

10. La liste peut être consultée à <http://www.international.gc.ca/strategy-strategie/r.aspx?lang=fra>.

11. Pour une liste complète des accords en vigueur et conclus et des négociations en cours, voir le <http://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/fta-ale.aspx?lang=fra>.

12. Australie, Brunei, Canada, Chili, États-Unis, Japon, Malaisie, Mexique, Nouvelle-Zélande, Pérou, Singapour et Vietnam.

13. Ce critère permet de parler des pays les moins avancés (PMA) et des pays à revenu intermédiaire (PRI).

(OCDE) utilise de son côté une pondération de plusieurs indicateurs pour établir à une vingtaine le nombre d'économies émergentes.

Les critères d'appréciation les plus souvent cités pour caractériser les économies émergentes sont les suivants :

- le PIB et le revenu par habitant;
- le commerce extérieur;
- les investissements directs étrangers;
- la diversification économique;
- l'émergence d'entreprises privées d'envergure internationale;
- les perspectives de croissance (dynamisme démographique, adhésion à une zone de libre-échange ou à une union douanière).

Tableau 4 Principales économies émergentes

Région	Pays
Asie	Chine, Corée, Inde, Indonésie, Thaïlande
Amérique latine	Argentine, Brésil, Chili, Mexique, Venezuela
Europe centrale	Hongrie, Pologne, République tchèque
Afrique	Afrique du Sud
Autres	Russie, Turquie

Source : Banque des règlements internationaux, 77^e rapport annuel, p. 38.

Aucun de ces critères n'est toutefois suffisant à lui seul pour qualifier une économie émergente ou la disqualifier. La Russie serait loin de mériter son inclusion à titre d'économie émergente sur l'unique base des critères de croissance démographique ou de diversité économique par exemple, compte tenu de son déclin démographique et de la prédominance du pétrole brut et du gaz naturel dans ses exportations de biens¹⁴.

Dans un article de novembre 2001 s'intéressant à la situation économique mondiale, l'économiste Jim O'Neill¹⁵ de Goldman Sachs a comparé les perspectives de croissance des pays du G7¹⁶ et celles des plus importants et dynamiques pays émergents que sont le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine (avec lesquels l'acronyme *BRIC* a été formé, avant de devenir *BRICS* pour inclure l'Afrique du Sud).

14. En 2012, 71,6 % des exportations sont des produits du groupe SH27 (combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation; matières bitumineuses; cires minérales).

Source : <http://www.worldstopexports.com/russias-top-10-exports/2350>.

15. Jim O'Neill, « Building Better Economic BRICs », *Global Economics Paper*, n° 66.

16. Les États-Unis, le Japon, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France, l'Italie et le Canada.

L'intégration au marché mondial de ces économies émergentes a été la locomotive de la mondialisation des échanges au cours des 20 dernières années. Elle a été porteuse de nombreuses occasions d'affaires pour les entreprises, en leur ouvrant de nouveaux marchés, et elle a donné aux consommateurs l'accès à un éventail plus étendu de produits moins coûteux.

Ces pays qui ont massivement investi dans leurs infrastructures au cours des dernières années pour répondre aux besoins des secteurs d'exportation devront à l'avenir faire autant pour satisfaire les besoins de consommation de leur propre classe moyenne. L'expansion de la classe moyenne mondiale, qui dépasserait selon certaines estimations les 3,4 milliards de personnes au cours des 20 prochaines années, représentera un facteur déterminant de la croissance économique à l'échelle internationale. Cette croissance proviendrait surtout de l'Asie, en particulier de la Chine et de l'Inde.

Ainsi, pour réaliser tous les projets d'infrastructures découlant d'une plus grande intégration du marché mondial ou visant à répondre aux exigences du mode de vie de la nouvelle classe moyenne, une pression importante sera exercée sur la demande de métaux de base, d'énergie et de produits agricoles. Cela profitera, entre autres, aux pays exportateurs nets de ressources naturelles, comme la Russie, le Brésil et le Canada.

1.1.4 Les délocalisations et l'impartition

La délocalisation consiste à déplacer à l'étranger un service ou une activité de fabrication ou de transformation dont l'exécution demeure toutefois au sein de la structure de propriété de l'entreprise (ex. : fermer une usine au pays pour en ouvrir une autre dans un pays étranger)¹⁷. L'impartition, quant à elle, consiste à confier la réalisation d'une activité à un fournisseur (sous-traitant) étranger ou local qui n'a aucun lien de dépendance avec l'entreprise.

Malheureusement, peu de données directes sont disponibles pour mesurer l'importance des délocalisations dans le monde. Cependant, sur la base de quelques données américaines et de données indirectes sur l'évolution du commerce des intrants (biens intermédiaires) et du commerce des « autres services commerciaux », il est démontré que :

- les délocalisations de la production des biens et l'impartition des services ont rapidement augmenté au cours des deux dernières décennies;
- dans tous les pays, les délocalisations dans le secteur de la production de biens sont plus importantes que les délocalisations de services;

17. On parle de relocalisation quand le processus inverse se produit.

- bien que la délocalisation soit plus importante pour la production d'intrants (biens intermédiaires)¹⁸ que pour les services, les délocalisations de services ont augmenté plus rapidement depuis 2000;
- les pays qui délocalisent le plus sont de petits pays, tandis que les pays qui délocalisent le moins sont les grands pays (États-Unis, Inde, Chine, Brésil, Japon). Cela découle principalement du fait que les grands pays, mieux dotés en main-d'œuvre et en capital, préfèrent tirer profit des économies d'échelle que leur permet leur utilisation.

Selon un sondage réalisé par l'ISQ pour le compte du ministère du Développement économique, de l'Innovation et des Exportations (MDEIE)¹⁹, 55,6 % des PME québécoises comptant entre 20 et 499 employés participaient à une activité hors Québec en 2007. Ce taux est de 67,7 % pour les grandes PME (de 100 à 499 employés), mais n'est que de 51,1 % pour les plus petites (entre 20 et 49 employés). Le taux de participation à des activités hors Québec est aussi influencé par la nature de la production des entreprises. Il est de 82,7 % dans le secteur de la fabrication, comparativement à 45,1 % dans le secteur des services. Une faible partie des PME sondées (7,3 %) a effectué des investissements directs à l'étranger (propriété totale ou partielle d'une entreprise hors Québec).

Or, le rythme des délocalisations a ralenti ces dernières années. Il y a même une résurgence de la production industrielle dans plusieurs pays développés, puisque produire en Chine n'est plus la solution par défaut. Dans le cas des États-Unis par exemple, dans environ cinq ans, il ne sera plus tellement avantageux, selon le Boston Consulting Group, de substituer les importations à la production locale pour de nombreux produits vendus sur le marché nord-américain²⁰.

1.1.5 Le déplacement du centre de gravité de l'économie mondiale

Outre un accroissement de l'importance économique des pays émergents, il se produit en ce moment un déplacement du centre de gravité économique mondial, la Chine ayant ravi au Japon le deuxième rang des économies les plus importantes du monde. En 2009, la Chine est devenue le premier exportateur mondial, tous produits confondus, devant les États-Unis. La croissance de l'économie chinoise est si importante que le Fonds monétaire international prévoit que la Chine pourrait, d'ici cinq ans, supplanter les États-Unis au chapitre du pouvoir d'achat réel.

Cette évolution économique s'expliquerait par les tendances de croissance démographique. Ainsi, alors que l'Europe et l'Amérique du Nord comptaient 17 % de la population mondiale en 2000, il est prévu que ce pourcentage passe à 13 % en 2050, en raison d'un ralentissement de la croissance de leur population. L'Asie, qui compte

18. Un bien intermédiaire est un bien qui est généralement destiné à être incorporé dans un autre bien au cours du processus de production. Ce concept est lié à l'utilisation du bien plutôt qu'à sa nature.

19. ISQ et MDEIE (2009), *Faits saillants de l'activité hors Québec des PME*.

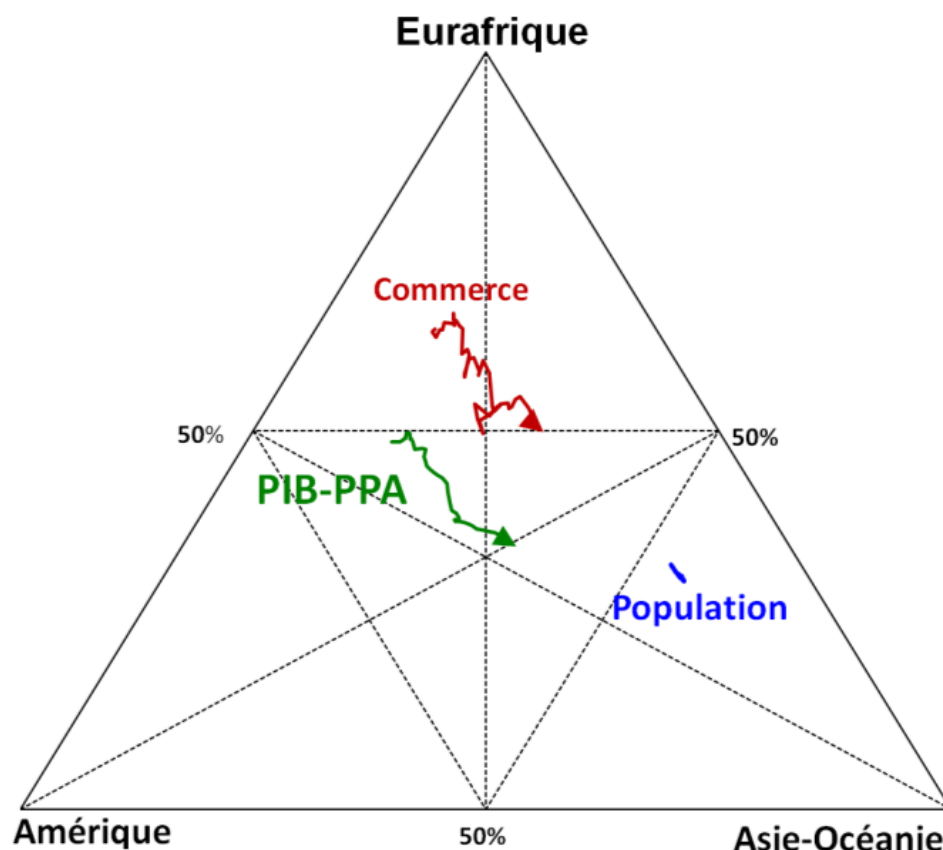
20. Boston Consulting Group (2011), *Made in America, Again : Why Manufacturing Will Return to the U.S.*

60 % de la population du globe en 2011, devrait connaître une croissance modérée (scénario moyen)²¹, laquelle proviendrait principalement de la Chine, de l'Inde et de l'Asie du Sud-Est. Son poids serait tout de même réduit à environ 55 % de la population planétaire en 2050.

Dans l'intervalle, la population de l'Afrique atteindrait 2,2 milliards d'individus, soit 23,6 % de la population mondiale, comparativement à 15 % en 2011.

Par conséquent, ces pays peuplés deviendront non seulement de plus grands producteurs, mais constitueront également de plus grands bassins de consommation.

Figure 1 Déplacement du centre de gravité de l'économie mondiale vers l'Asie-Océanie, 1967-2011 (% monde)



Source : Centre d'études prospectives et d'informations internationales, *La géographie du commerce mondial, 1967-2011*.

21. United Nations (2011), *World Population Prospects : The 2010 Revision*.

1.1.6 Les tendances du commerce mondial

1.1.6.1 Fragmentation des processus de production et chaînes de valeur

La mondialisation et la réduction des coûts inhérents au commerce, la place grandissante des économies émergentes dans l'économie mondiale et les nouvelles conditions de concurrence qui en ont découlé ont profondément modifié les flux d'échanges et les chaînes d'approvisionnement traditionnels.

En effet, afin de devenir ou de demeurer concurrentielles à l'échelle mondiale, les entreprises optimisent leurs stratégies de rentabilité en diversifiant leurs sources d'approvisionnement en biens et en services et en délocalisant, en totalité ou en partie, des activités de production. C'est ce que l'on appelle communément la « fragmentation des processus de production ». Dans un tel contexte, il arrive fréquemment que les produits franchissent plusieurs fois les frontières au cours du processus de production, ce qui a grandement contribué à l'essor des échanges depuis 1980. Ainsi, parce que le commerce international prend de plus en plus la forme de celui des intrants intermédiaires, les échanges croissent plus rapidement que la production. C'est donc le modèle classique de l'entreprise intégrée verticalement qui tend à disparaître, au profit de partenariats au sein de réseaux internationaux de production.

La réalisation dans plusieurs pays par impartition ou par délocalisation, en fonction de leurs avantages comparatifs, des activités requises pour faire passer un bien ou un service de l'étape de la conception à celle de l'utilisation finale pousse les entreprises à s'organiser pour former des chaînes de valeur mondiales (CVM). Une chaîne de valeur mondiale décrit la fragmentation géographique du processus de production de même que les liens entre les entreprises et entre les divisions d'une même entreprise exécutant les étapes de la chaîne de production. Ces étapes englobent la conception, la production, la commercialisation, la distribution et le service à la clientèle, soit le soutien offert aux utilisateurs finaux. En d'autres termes, les CVM sont « des chaînes d'approvisionnement internationales caractérisées par la segmentation des activités de production entre plusieurs sites et pays²² ».

Les secteurs les plus propices à la formation des chaînes de valeur mondiales sont les pièces et les accessoires automobiles, le matériel électronique et le vêtement. Un grand nombre d'activités de ces chaînes sont exécutées en Asie, en Amérique du Sud et en Europe de l'Est. Par exemple, la compagnie américaine Levi Strauss & Co achète son fil en Corée du Sud, le fait tisser et teindre par une filiale à Taïwan en Chine, expédie le tout à un sous-traitant pour le découpage au Bangladesh et enfin fait assembler ces pièces dans une société liée en Thaïlande, en utilisant des fermetures éclair japonaises. Le produit final est vendu à des détaillants dispersés sur la planète.

Les entreprises, lorsqu'elles planifient leur développement, élaborent ainsi des stratégies d'approvisionnement en décidant du lieu d'exécution des diverses opérations

22. Définition proposée par Lunati (2007), citée dans Globerman (2011), *Les chaînes de valeur mondiales : enjeux économiques et stratégiques*.

de la chaîne de valeur ainsi que de la portée du contrôle qu'elles désirent exercer. Le rapport de force entre les entreprises détermine le type de partenariat dans lequel les activités de la chaîne sont exécutées. Trois types de chaînes de valeur sont généralement associés aux réseaux de production :

- type producteur-meneur (*producer-driven chain*) : le premier type de CVM à avoir vu le jour pour la réorganisation internationale de la production. Le rôle central est joué par un grand manufacturier dans un secteur à haute intensité en capital (ex : Toyota dans le secteur automobile ou Samsung dans celui de l'électronique). Ce fabricant exerce un contrôle serré dans la coordination de son réseau de filiales, de sociétés liées et de fournisseurs. Il impose ses propres normes de qualité à ses fournisseurs et réalise à l'interne les activités stratégiques que sont la R-D, la conception et l'innovation.
- type acheteur-meneur (*buyer-driven chain*) : configuration relativement récente de la production internationale, très fréquente dans les secteurs à haute intensité en main-d'œuvre (vêtements et chaussures, agroalimentaire et produits électroniques). De grands détaillants ou distributeurs (Walmart, IKEA, Levi Strauss & Co) s'approvisionnent à partir de réseaux décentralisés de fournisseurs indépendants. Les exigences relatives à la participation à ces réseaux sont relativement faibles, ce qui donne aux producteurs des pays les moins avancés la possibilité d'en faire partie.
- type multipolaire (*multi-polar chain*) : organisation moins fréquente que les deux précédentes. Il s'y trouve des entreprises dominantes à différentes parties de la chaîne, sans qu'aucune d'elles ne soit en mesure d'exercer une influence sur les activités clés au point d'infléchir la forme ultime des produits. Un exemple de ce type de chaîne est celle qui réunit Intel, Microsoft et Dell, trois grandes entreprises qui dominent leur propre réseau de production mais qui ne peuvent individuellement imposer leur stratégie pour décider quel type particulier d'ordinateur commercialiser.

Les réseaux de distribution et d'approvisionnement peuvent également être reconfigurés par des fusions et des acquisitions, en vue de répondre adéquatement aux demandes de plus en plus complexes des clients et des détaillants.

Mentionnons enfin que les réseaux de production et les chaînes de valeur n'existeraient pas en l'absence de services commerciaux complémentaires efficaces (transport, logistique, financement, communication, informatisation, coordination, gestion et autres services professionnels), qui facilitent la circulation des produits à tous les stades du processus de production, ni sans la réduction des barrières à l'entrée qui fait suite, dans plusieurs secteurs, à l'adoption de politiques économiques accommodantes par les pays qui participent aux échanges.

1.1.6.2 Accroissement des capacités d'entreposage et de distribution

Les effets de la diversification des sources d'approvisionnement et de la délocalisation de certaines activités sont nombreux pour les entreprises. Même si les coûts de production et d'acquisition d'intrants sont plus faibles dans les pays hôtes, leur contribution aux bénéfices est toutefois contrebalancée par des cycles de production plus longs et une incapacité de répondre à une demande inattendue. De plus, les coûts supplémentaires de transport dus à l'éloignement et ceux liés à l'entreposage et à la conservation de stocks beaucoup plus importants pour parer à d'éventuelles ruptures de la chaîne d'approvisionnement (troubles politiques, catastrophes naturelles, etc.), à l'existence de congestion aux ports, à des problèmes de capacité des fournisseurs étrangers ou à des problèmes de qualité des produits sont autant d'éléments qui réduisent les bénéfices.

1.1.7 Les transports en soutien aux échanges commerciaux

Reconnaissant le rôle stratégique joué par les transports dans le développement économique et social des nations, de nombreux partenaires commerciaux s'engagent de plus en plus dans l'élaboration de plans d'infrastructures régionaux cohérents en créant de meilleures liaisons entre tous les modes de transport. Que ce soit pour assurer le déplacement efficace des travailleurs, l'approvisionnement des fabricants et des détaillants dans de courts délais ou l'expédition des marchandises vers les marchés étrangers, les différents exploitants doivent compter sur des infrastructures de transport performantes, intégrées et sécuritaires. Un rôle important est d'ailleurs imputé à la rapidité des transports dans la fragmentation à l'échelle mondiale de la production des biens intermédiaires²³.

Pour atténuer les risques associés à la délocalisation totale ou partielle de la production et à la diversification des sources d'approvisionnement, les entreprises doivent détenir localement des stocks plus importants ou avoir recours à des modes de transport plus rapides, plus fiables, mais aussi plus coûteux. Or, dans un contexte où la concurrence internationale est vive, les coûts de transport représentent un facteur déterminant de la position concurrentielle des entreprises. Ainsi, pour que leur essor soit soutenu, les échanges commerciaux doivent pouvoir compter sur un système de transport multimodal performant capable de répondre à cette croissance et assez flexible pour s'adapter à d'éventuels changements. D'où la nécessité de renforcer la coopération transfrontalière et de repenser les réseaux de transport nationaux en vue de faciliter leur intégration à l'échelle régionale ou même continentale (ex. : les corridors pan-européens)²⁴.

23. Affaires étrangères, Commerce et Développement Canada (2011), *Le commerce international du Canada : le point sur le commerce et l'investissement*.

24. European Commission (2002), *Status of the Pan-European Transport Corridors and Transport Areas*.

1.2 LES CORRIDORS DE TRANSPORT

Un corridor de transport est un axe à haute densité de transport de marchandises sur des distances relativement longues, où l'on considère l'ensemble des modes de transport. Dans un environnement commercial mondial en constante mutation, la mise en place de tels corridors de transport multimodaux performants est un gage de compétitivité et de développement de plus en plus privilégié. Considérés comme un moyen de réduire le coût des produits importés, d'améliorer l'accès aux marchés internationaux, de faciliter le maillage industriel et de réduire les temps de déplacement des personnes et des marchandises, les corridors de transport font désormais partie intégrante des processus de planification et d'élaboration des politiques de transport dans de nombreux pays et régions du monde.

Les objectifs des corridors de commerce sont la mise en place de structures de concertation entre les milieux d'affaires et les différents ordres de gouvernement afin de favoriser la signature d'ententes de coopération permettant la mise en valeur du potentiel économique des régions. La direction de ces coalitions peut être assumée soit par les chambres de commerce, soit par les gouvernements.

À l'échelle nord-américaine, ce rôle a été dévolu à la North America's SuperCorridor Coalition (NASCO), créée en 1994 dans la foulée de la signature du traité de libre-échange nord-américain (ALENA). Le corridor demeure toutefois de caractère très conceptuel puisqu'aucune route n'est désignée officiellement. En outre, l'acronyme NASCO signifie dorénavant, depuis la conférence annuelle de Winnipeg de septembre 2012, « North American Strategy for Competitiveness ». On voulait par ce nouveau nom faire valoir l'essor important du commerce nord-sud favorisé par l'adoption de l'ALENA et celle de la législation américaine qui prévoyait, à l'époque, des fonds pour le développement des corridors commerciaux et l'amélioration de leurs infrastructures frontalières.

1.2.1 La Porte continentale et le Corridor de commerce Ontario-Québec

Le 30 juillet 2007, les ministères des Transports de l'Ontario (MTO) et du Québec (MTQ) et Transports Canada (TC) ont signé le Protocole d'entente sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Celui-ci prévoit l'élaboration, en partenariat avec le secteur privé, d'une stratégie d'intervention et d'un plan d'action intergouvernemental visant à constituer un système de transport multimodal intégré, sûr, durable et compétitif pour appuyer le commerce international. Ce protocole s'inscrit dans le Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques²⁵ du gouvernement du Canada, qui oriente les décisions fédérales d'investissement concernant les portes et les passages frontaliers.

25. <http://www.portesducanada.gc.ca/The-Gateways-86.html>.

Les deux autres portes d'entrée du Canada sont la Porte de l'Asie-Pacifique et la Porte de l'Atlantique²⁶.

Principal couloir économique du Canada, le corridor Ontario-Québec a permis plus de 574 milliards de dollars d'échanges commerciaux avec l'extérieur en 2011²⁷. La même année, il rejoignait près de 62 % de la population canadienne, en plus de soutenir 56,8 % du PIB nominal du pays et 69,5 % des ventes manufacturières canadiennes. La valeur des marchandises transitant par la Porte continentale représentait presque trois fois celle des deux autres portes canadiennes réunies²⁸.

Cette porte, en donnant accès au cœur industriel nord-américain, est l'une des plus importantes de l'Amérique du Nord. C'est aussi à l'axe principal constitué par le corridor Ontario-Québec que se greffent les principaux corridors québécois de commerce avec les États-Unis, soit les corridors Québec-New York et Québec-Nouvelle-Angleterre (carte 2). En outre, le corridor Ontario-Québec constitue une voie stratégique pour les exportations américaines avec le reste du monde en plus d'être une plaque tournante sûre et efficace pour le commerce provenant des côtes du Pacifique et de l'Atlantique.

L'initiative de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec visait à répondre aux défis que posent la mondialisation de l'économie et l'augmentation des échanges qui en découlent et, considérant ces changements, à se positionner et à se tailler une place stratégique sur les marchés internationaux. En effet :

- bien que les États-Unis demeurent un partenaire commercial privilégié, le Québec échange de plus en plus avec le reste du monde;
- les pays asiatiques, dont la Chine, connaissent une croissance économique très vigoureuse et, ces dernières années, les échanges avec ces pays ont crû à un point tel que les ports de la côte ouest américaine peinent à suffire à la demande;
- le port de Montréal est la plaque tournante des échanges avec l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient, et le deuxième au Canada pour les conteneurs;
- à long terme, il importe de se positionner en prévision de l'augmentation des échanges avec les pays asiatiques, notamment via le canal de Suez;
- considérant ces tendances, les ports et les réseaux de transport de la côte est seront aussi sollicités.

26. La Porte continentale inclut l'Ontario et le Québec; la Porte de l'Asie-Pacifique inclut la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba; la Porte de l'Atlantique inclut le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que Terre-Neuve-et-Labrador.

27. Industrie Canada, *Données sur le commerce en direct* et Statistique Canada pour les autres ratios. Les échanges sont ceux compilés par provinces de dédouanement.

28. Étude sur les bénéfices de la Porte continentale réalisée par le Centre for Spatial Economics (C4SE) pour le compte des ministères des Transports de l'Ontario et du Québec et de Transports Canada (mai 2011, 217 p).

1.2.2 Les corridors Québec-New York, Québec–Nouvelle-Angleterre et les autres initiatives

En plus de participer au développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, le MTQ soutient celui de deux autres corridors de commerce nord-américains, soit les corridors Québec-New York et Québec–Nouvelle-Angleterre. Ces corridors sont à la fois distincts et complémentaires de la Porte continentale et du Corridor de commerce Québec-Ontario. Ils permettent de coordonner les interventions entre les partenaires canadiens et américains et de mieux résoudre les difficultés éprouvées dans l'ensemble des corridors.

Dans la foulée de l'annonce d'un investissement de 75 millions de dollars par le ministre des Transports du Québec et le commissaire du New York State Department of Transportation le 3 décembre 2001, une entente fut signée le 4 décembre 2001 entre la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) et la Plattsburgh-North Country Chamber of Commerce pour la création du corridor Québec-New York (aut. 15/I-87). Une coalition a été officiellement formée sur la base de cette entente. Les activités de la coalition comprennent des sommets économiques qui se tiennent généralement chaque année pour favoriser l'échange d'expertise dans différents domaines et le maillage d'entreprises.

Le corridor Québec–Nouvelle-Angleterre (Montréal-Boston aut. 35/I-89 et aut. 10, aut. 55/I-91) a pris naissance en 2006. Une entente de coopération entre le gouvernement du Québec et l'État du Vermont existe en effet depuis 2006, son dernier renouvellement ayant eu lieu en 2013. Des ententes de coopération ont été signées entre la FCCQ et les chambres de commerce du Maine et du New Hampshire à l'automne 2008. D'autres sont en préparation pour signature avec les chambres du Massachusetts et du Rhode Island. Il est à noter que les ententes avec les milieux d'affaires du Vermont et du New Hampshire mettent surtout l'accent sur le transport, la sûreté aux frontières, la technologie et l'agriculture.

Le MTQ participe aussi à plusieurs groupes de travail binationaux et nationaux qui s'intéressent de près ou de loin au développement des corridors de commerce et aux enjeux commerciaux communs, notamment à la Canadian-American Border Trade Alliance (Can/Am BTA), au Transportation Border Working Group (TBWG), à l'Eastern Border Transportation Coalition (EBTC) ainsi qu'à la I-95 Corridor Coalition. Le MTQ a également un représentant au conseil d'administration de la North American Strategy for Competitiveness (NASCO²⁹).

La carte 2 indique le tracé des principaux corridors de commerce en Amérique du Nord et leur prolongement en territoire mexicain.

29. Voir le <http://www.nascocorridor.com/> pour plus d'information.

Carte 2 Principaux corridors de commerce en Amérique du Nord



Service des affaires socio-économiques, 2009

1.2.3 Les corridors verts

La Commission européenne chargée des transports a introduit à l'automne 2007 la notion de « corridors verts » pour contrer la hausse des émissions de gaz à effet de serre (GES) produites par le secteur des transports qu'a entraînée l'accroissement des échanges. En effet, l'Agence européenne pour l'environnement estimait qu'en 2010, le secteur des transports était responsable de 19,8 % des émissions de GES dans l'Union européenne. Cela le plaçait au second rang des émetteurs de GES, derrière le secteur de la production d'énergie, auquel 30,3 % des émissions étaient attribuables³⁰.

Cette même année, la répartition sectorielle des émissions de GES au Québec³¹ plaçait le secteur des transports en première position, avec 42,5 % de ces dernières, devant le secteur industriel (32,9 %).

La composante « verte » d'un corridor de transport est associée au recours à des technologies avancées et à la comodité³² pour atteindre un haut degré d'efficacité énergétique et de viabilité écologique. En d'autres termes, les corridors verts correspondent à un concept de transport intégré où les différents modes de transport appropriés se complètent pour permettre le choix d'un transport respectueux de l'environnement.

Ces corridors doivent être dotés d'installations de transbordement et de terminaux intermodaux et logistiques stratégiquement positionnés le long du parcours (ports intérieurs, aéroports, gares de triage, etc.) qui serviront de points d'entrée et de sortie des corridors et de connexions avec l'arrière-pays. De plus, l'accès à ces infrastructures et à ces corridors doit être équitable et non discriminatoire pour les différentes clientèles. Même s'il n'existe pas de définition officielle du corridor vert, celui-ci peut néanmoins être reconnu à son principal objectif : réduire l'impact environnemental et climatique des modes de transport utilisés tout en améliorant leur efficacité et leur sécurité.

Pour distinguer un corridor vert de celui qui ne l'est pas ou qui l'est moins, il faut s'appuyer sur un certain nombre de caractéristiques essentielles (liées aux volumes, à l'efficacité, à l'économie, à l'environnement, etc.) et quantifiables qui constitueront des indicateurs de performance permettant de suivre l'évolution de ces corridors et de les classer par rapport aux autres. Un corridor sera dit vert si, pour ces indicateurs, ses résultats sont meilleurs que les valeurs moyennes calculées pour les autres corridors et démontrent une certaine amélioration dans le temps.

30. European Environmental Agency, *Absolute Change of GHG Emissions by Sector in the EU-27, 2009-2010 and Total GHG Emissions by Sector in the EU-27, 2010*.

31. Ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2010 et leur évolution depuis 1990*.

32. La comodité est définie par la Commission européenne comme « le recours efficace à différents modes de transport dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources ».

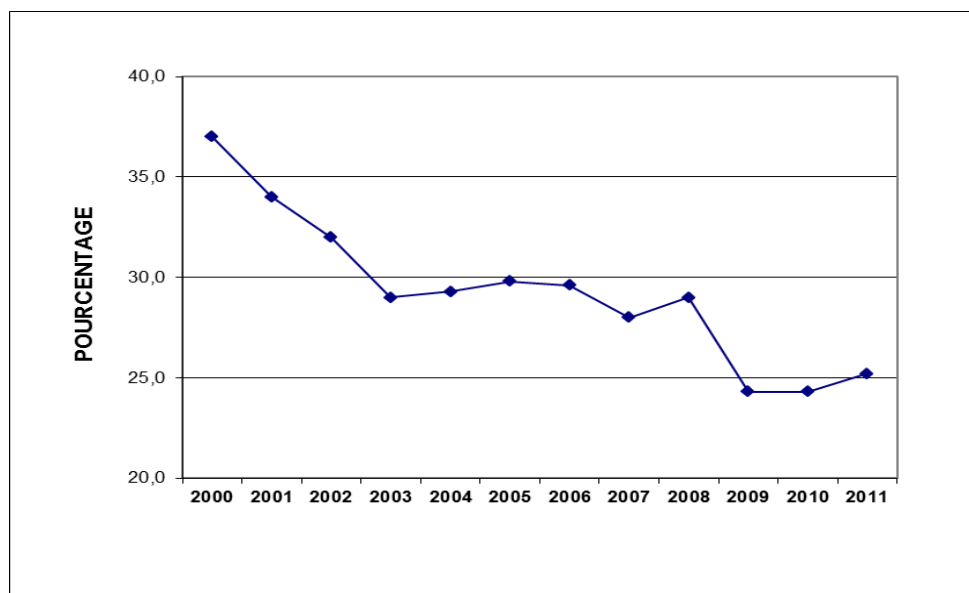
Afin que la planification des transports réponde adéquatement aux besoins actuels et futurs du Québec, il importe de connaître la structure des échanges ainsi que le contexte et les facteurs qui peuvent avoir une influence sur son évolution, à moyen et à long terme, et d'actualiser les connaissances sur le commerce international du Québec dans une optique de planification.

2. LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC : ÉTAT ET ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2011

Propulsés par un contexte mondial propice au commerce international, les échanges internationaux de marchandises du Québec ont représenté tout près de 35 % du produit intérieur brut au prix du marché (PIB)³³ de la province pendant les premières années de la décennie 2000. Échanges interprovinciaux inclus, ce ratio se situerait à près de 48,7 % en 2000, ce qui confirme le fort degré d'ouverture de l'économie du Québec.

Toutefois, en 2011, le ratio des seuls échanges internationaux oscillerait plutôt autour de 25 % (graphique 2). La dernière décennie a été marquée par l'adhésion de 18 pays à l'OMC, dont l'incontournable République populaire de Chine en 2001. Ces pays ont investi les secteurs à forte intensité en main-d'œuvre, et les délocalisations ont fini par réduire considérablement le niveau d'activité dans le secteur manufacturier des pays développés. En effet, la production de plusieurs produits de consommation de masse étant réalisée dans ces nouveaux pays, il ne reste aux entreprises des pays développés que les secteurs de la haute technologie à forte intensité en capital et des services (R-D, logistique, finance, etc.). Or, puisque les changements structuraux mettent du temps à se concrétiser, il pourrait se produire une contraction des échanges à court terme.

Graphique 2 Échanges internationaux de marchandises du Québec en pourcentage du PIB, 2000-2011



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

33. Dans ce contexte, les échanges sont égaux à la moitié de la somme des importations et des exportations.

La nomenclature des marchandises qui font l'objet d'échanges internationaux est celle du Système harmonisé (SH) de désignation et de codification des marchandises. Cette structure hiérarchisée, fondée sur des codes de 2 à 6 chiffres, est élaborée par l'Organisation mondiale des douanes³⁴. Au niveau SH6, soit celui des codes à 6 chiffres, elle comprend environ 5 000 groupes de marchandises. Pour les besoins de ce document, l'analyse est basée sur les groupes de produits à 2 chiffres (SH2) ou à 4 chiffres (SH4). Généralement, seuls les 10 principaux groupes de produits en matière d'exportations, d'importations et d'échanges sont recensés dans le document. Il en va de même des principaux pays. La nomenclature partielle de cette classification est présentée à l'annexe 4.

Sur le plan géographique, une place privilégiée est accordée, parmi les partenaires internationaux du Québec, aux États-Unis, pour des raisons économiques, et au Mexique, en tant membre de l'ALENA.

Dans les prochaines sections sera présenté un profil global des échanges commerciaux de marchandises du Québec entre 2000 et 2011 (« période de référence ou d'analyse » dans la suite du texte). Les exportations et les importations sont ventilées selon les regroupements de marchés, à savoir les zones géographiques (régions du monde ou groupes de pays)³⁵, les pays et enfin les régions américaines³⁶. À chacune de ces étapes, l'accent sera mis sur les principaux groupes de produits concernés et les modes de transport utilisés. Les données, en dollars courants, proviennent de Statistique Canada et de l'ISQ. Rappelons que le travail de l'ISQ est particulièrement crucial puisqu'il permet d'estimer la part des importations canadiennes destinées au Québec.

2.1 SOMMAIRE GLOBAL DES ÉCHANGES, DES EXPORTATIONS, DES IMPORTATIONS ET BALANCE COMMERCIALE

Étant donné la mondialisation des échanges et l'élimination graduelle des barrières commerciales, la progression des échanges internationaux du Québec avec les pays autres que les États-Unis a été très importante au cours de la dernière décennie.

2.1.1 Sommaire des échanges internationaux

La valeur des échanges commerciaux de marchandises du Québec, dont l'évolution est illustrée au graphique 3, s'est élevée à près de 146,9 milliards de dollars en 2011. Elle est constituée à 43 % (63,6 milliards) par les exportations et à 57,4 % (83,4 milliards) par les importations. Après des surplus commerciaux au début des années 2000, la balance commerciale du Québec a affiché son premier déficit de la période d'analyse en 2004, et la situation n'a fait qu'empirer depuis, un déficit record de 19,8 milliards

34. L'Organisation mondiale des douanes, autrefois appelée « Conseil de coopération douanière », est un organisme intergouvernemental indépendant. Pour plus de détails sur le Système harmonisé, voir le site Web d'Industrie Canada au <http://www.ic.gc.ca>.

35. La liste des pays formant les différentes zones géographiques se trouve à l'annexe 2.

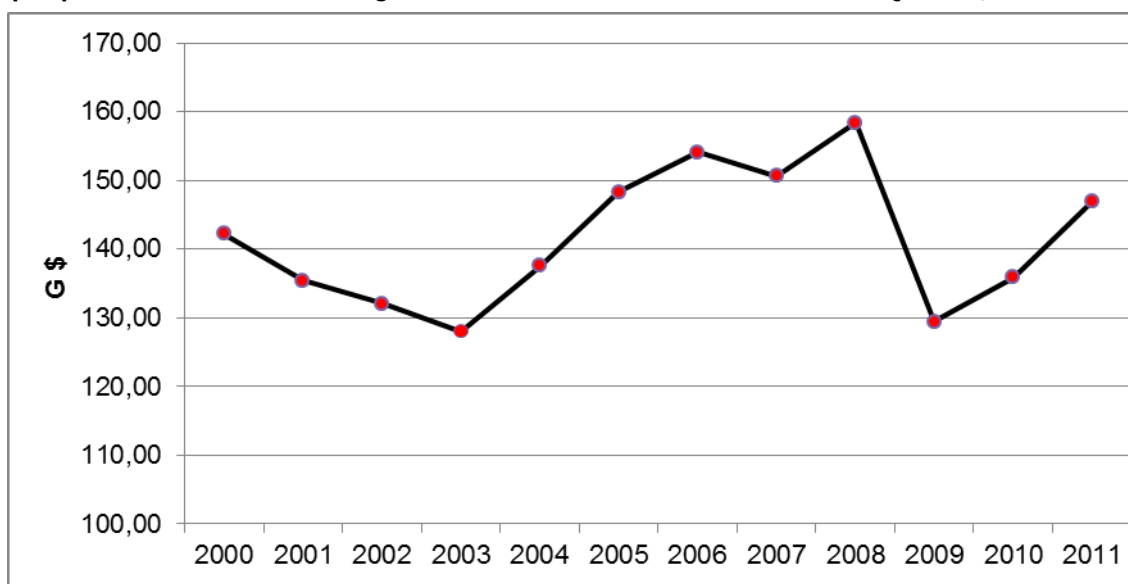
36. La liste des États formant les différentes régions américaines se trouve à l'annexe 3.

ayant été enregistré en 2011. La structure industrielle du Québec expliquerait en bonne partie cet état de fait. L'industrie québécoise est en effet basée sur l'exploitation des ressources naturelles, dont les prix internationaux ont considérablement fléchi au cours de la dernière décennie, et elle dépend fortement des importations d'hydrocarbures.

Sans grande surprise, les États-Unis continuent à assumer leur rôle de locomotive de l'économie québécoise en constituant son plus important partenaire commercial. En effet, 46,5 % (68,3 milliards) des échanges de produits du Québec sont réalisés avec ce pays. Toutefois, cette proportion a connu une forte baisse depuis l'année 2000, alors qu'elle atteignait 65,7 % (93,5 milliards). À l'inverse, certains partenaires ont grandement amélioré leur sort, surtout grâce à leurs exportations manufacturières et d'hydrocarbures. C'est le cas notamment de la Chine, du Mexique, de l'Algérie, du Kazakhstan et du Brésil.

Le graphique 3 ci-dessous illustre la chute des échanges commerciaux du Québec entre 2008 et 2009, évaluée à 18,3 % et découlant de la baisse des échanges avec les États-Unis (-20,8 %), avec l'Europe de l'Ouest (-15,1 %) et, dans une moindre mesure, avec l'Asie (-7 %).

Graphique 3 Valeur des échanges internationaux de marchandises du Québec, 2000-2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Après une modeste reprise en 2010, la croissance a été un peu plus vigoureuse en 2011, et ce, malgré la crise économique qui a continué à sévir, surtout en Europe. Toutefois, la valeur des échanges en 2011 est encore en dessous du niveau de 2005 et à peine supérieure à celle de 2000. En dollars constants, cela équivaldrait plutôt à une baisse du volume des échanges par rapport à 2000.

2.1.1.1 Les principaux groupes de produits échangés

En ce qui concerne les produits échangés³⁷, trois groupes se démarquent particulièrement (tableau 5), soit, dans l'ordre : les combustibles minéraux, huiles et matières bitumineuses (SH27), avec 22,2 milliards de dollars; les véhicules automobiles, tracteurs et autres véhicules terrestres (SH87), avec 13,5 milliards; et enfin, les réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques (SH84), avec une valeur presque identique à la précédente.

Tableau 5 Échanges internationaux, principaux groupes de produits, 2011 (G\$)

Description des groupes de produits (SH2)	Valeur	Part (%)
27 Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation; matières bitumineuses; cires minérales	22,2	15,1
87 Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires	13,5	9,2
84 Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils	13,5	9,2
85 Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils	8,8	6,0
88 Navigation aérienne ou spatiale	8,8	6,0
76 Aluminium et ouvrages en aluminium	7,6	5,2
48 Papiers et cartons; ouvrages en pâte de cellulose, en papier ou en carton	5,8	4,0
71 Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières; bijouterie de fantaisie; monnaies	4,4	3,0
39 Matières plastiques et ouvrages en ces matières	3,9	2,6
90 Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie, de mesure, de contrôle ou de précision; instruments et appareils médico-chirurgicaux; parties et accessoires de ces instruments ou appareils	3,2	2,2
Sous-total	91,6	62,4
Autres groupes de produits	55,3	37,6
TOTAL	146,9	100,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

À l'inverse, même si la valeur des échanges de machines et appareils électroniques et d'enregistrement (SH85) demeure respectable (8,8 milliards de dollars en 2011), elle a

37. Selon la classification à deux chiffres du Système harmonisé.

subi une baisse de 65,2 % par rapport à son niveau de 2000. De leur côté, le bois, le charbon de bois et les ouvrages en bois (SH44) ont subi une diminution de 56,5 %.

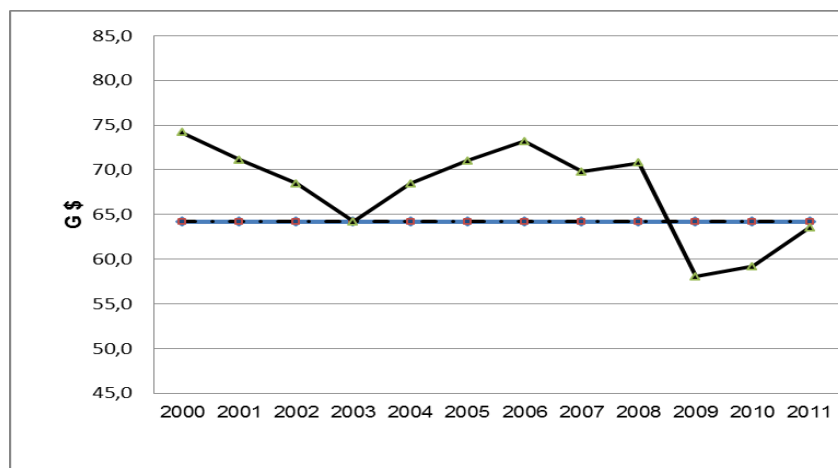
La sollicitation des réseaux de transport du Québec³⁸ par les divers agents économiques actifs sur son territoire est largement dominée par les flux d'échanges réalisés avec son principal partenaire, en l'occurrence les États-Unis. À ce sujet, une part de 61 % de la valeur des échanges avec les États-Unis est effectuée par la route³⁹. Or, en raison d'un biais méthodologique de la source de données, qui attribue aux exportations et aux importations le mode de transport avec lequel la marchandise traverse la frontière, cette valeur n'est pas totalement fidèle à la réalité⁴⁰.

En ce qui concerne la direction des flux d'échanges, la balance commerciale du Québec est déficitaire avec la presque totalité de ses partenaires, sauf les États-Unis. En effet, le Québec a, pendant la période d'analyse comme de tout temps, réalisé des surplus avec les États-Unis, mais leur ampleur est décroissante (17,6 milliards de dollars en 2011, comparativement à 33,4 milliards en 2000).

2.1.2 Sommaire des exportations internationales

La valeur totale des exportations internationales⁴¹ de biens du Québec s'élève à un peu plus de 63,5 milliards de dollars en 2011, une baisse de 14,3 % par rapport au niveau atteint en 2000. Exception faite de l'année 2009, durant laquelle les exportations ont enregistré un creux historique, les variations annuelles ont oscillé entre -6,2 % et 7,4 % durant la période d'analyse.

Graphique 4 Exportations internationales de marchandises du Québec, 2000-2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

38. Le réseau routier québécois est en plus fortement sollicité par le commerce de transit entre l'Ontario et les provinces de l'Atlantique.

39. OMC, *Statistiques du commerce international 2011*.

40. La part de 28,2 % des importations à partir de l'Asie est attribuée au mode routier.

41. Comprennent les réexportations.

2.1.2.1 Les principaux groupes de produits exportés

Une quinzaine de groupes de produits (SH2) dont les exportations individuelles sont supérieures à un milliard de dollars (tableau 6) constituent l'essentiel des exportations (46,7 milliards ou 73,5 %) de marchandises du Québec en 2011.

Tableau 6 Exportations internationales de marchandises, principaux groupes de produits, 2011 (G\$)

Description des groupes de produits (SH2)	Valeur	Part (%)
76 Aluminium et ouvrages en aluminium	7,2	11,3
88 Navigation aérienne ou spatiale	6,4	10,1
84 Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils	5,7	9,0
48 Papiers et cartons; ouvrages en pâte de cellulose, en papier ou en carton	4,8	7,6
27 Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation; matières bitumineuses; cires minérales	3,5	5,4
85 Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils	2,9	4,5
26 Minerais, scories et cendres	2,5	3,9
74 Cuivre et ouvrages en cuivre	2,4	3,8
87 Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires	2,2	3,5
39 Matières plastiques et ouvrages en ces matières	1,8	2,8
72 Fonte, fer et acier	1,7	2,6
02 Viandes et abats	1,6	2,5
44 Bois, charbon de bois et ouvrages en bois	1,5	2,5
71 Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières; bijouterie de fantaisie; monnaies	1,4	2,2
90 Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie, de mesure, de contrôle ou de précision; instruments et appareils médico-chirurgicaux; parties et accessoires de ces instruments ou appareils	1,1	1,8
Sous-total	46,7	73,5
Autres produits	16,9	26,5
TOTAL	63,6	100,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Les cinq premiers groupes ont généré 43,4 % des exportations totales et 59,1 % des exportations associées aux groupes listés dans le tableau 6. Il s'agit : de l'aluminium et

des ouvrages en aluminium (SH76), avec 7,2 milliards de dollars, en légère hausse par rapport à 2010 (6,5 milliards); de la navigation aérienne ou spatiale (SH88), avec 6,4 milliards (6,1 milliards en 2010); des réacteurs nucléaires, chaudières, appareils et engins mécaniques (SH84), avec 5,7 milliards (5,5 milliards en 2010); des papiers et cartons et des ouvrages en pâte de cellulose, en papier ou en carton (SH48), avec 4,8 milliards, une somme quasi identique à celle de 2010; et enfin des combustibles minéraux (SH27), avec des ventes de 3,5 milliards de dollars, une hausse de 20,7 % par rapport à 2010.

Les produits dont les exportations ont le plus chuté entre 2000 et 2011 sont les suivants : les machines, appareils et matériels électriques (SH85), avec un recul de 78,4 %; le bois, le charbon de bois et les ouvrages en bois (SH44), avec -63,8 %; et enfin, les meubles et mobilier médico-chirurgical (SH94), avec -55,4 %.

Parmi les dix principales catégories de produits exportées en 2000, seulement deux ont vu leur valeur augmenter en 2011. Il s'agit des combustibles minéraux (SH27) et de l'aluminium et des ouvrages en aluminium (SH76).

Quant aux modes de transport contribuant aux activités d'exportation, une claire dichotomie distingue les exportations continentales (vers les États-Unis et le Mexique), qui sollicitent surtout les transports routier et ferroviaire, et les exportations vers les autres régions du monde, où les transports maritime et aérien sont normalement les seules options envisageables. Plus particulièrement, les exportations à destination des États-Unis sont surtout acheminées par route (64 %) et par chemin de fer (19,7 %). Le transport aérien, quant à lui, récolte une part de près de 9 %. Ce profil à prédominance terrestre est aussi observé pour le Mexique, mais, en raison de la distance entre les deux marchés, le transport ferroviaire dépasse légèrement le transport routier (36,5 % par rapport à 35,2 %), alors que le transport maritime arrive à égalité avec l'aérien, chacun occupant une part d'environ 14 %.

Les exportations vers les autres régions du monde sont évidemment expédiées par bateau ou par avion. C'est le cas pour l'Europe occidentale (56,9 % et 42,7 %), l'Asie (65,7 % et 30,4 %) et le Moyen-Orient (77,1 % et 20,8 %). Bien entendu, les statistiques montrent des parts de quelques points de pourcentage pour les autres modes, mais cela découle du biais méthodologique mentionné plus haut.

2.1.3 Sommaire des importations internationales

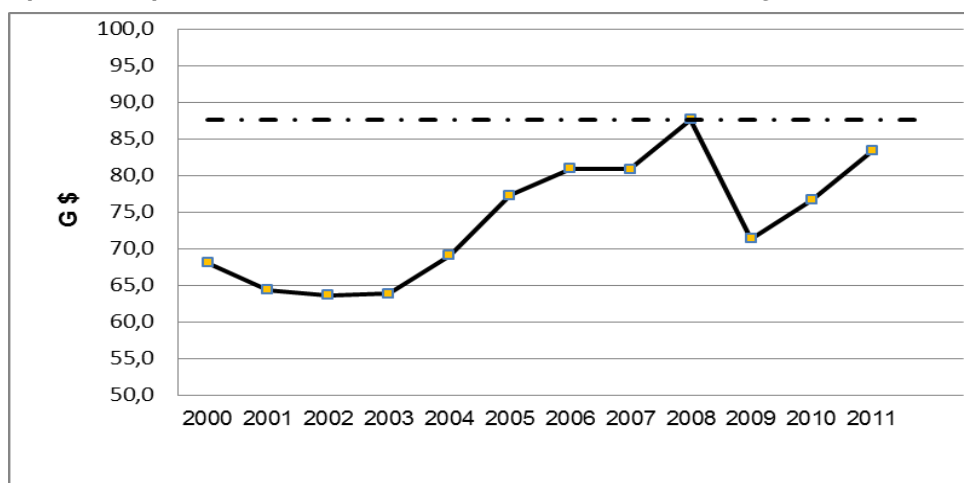
La valeur totale des importations internationales de biens du Québec était de 83,3 milliards de dollars en 2011, une hausse de 22,4 % par rapport à 2000 (graphique 5). Comme les exportations, les importations n'ont pas résisté aux effets de la crise économique et financière de 2008-2009, affichant à leur tour un déclin de 18,6 % par rapport à 2008. Sur l'ensemble de la période d'analyse par contre, les périodes de décroissance sont plutôt rares.

Même si les États-Unis dominent moins que dans le cas des exportations, ils conservent, avec 30,4 % (25,4 milliards de dollars) des importations totales du Québec

en 2011 (une baisse de 4,7 milliards par rapport à 2000), la première position. Si les deux autres régions partenaires que sont l'Europe de l'Ouest (24 %) et l'Asie (19,1 %) maintiennent leur position traditionnelle, il se produit une montée en puissance de l'Afrique (9,2 %) et de l'Europe de l'Est (6,3 %).

Après un léger déclin au début des années 2000, les importations ont surtout connu une phase d'expansion entre 2003 et 2008, avant de se replier d'environ 18,5 % en 2009. Au cours des années 2010 et 2011, la croissance s'est bien amorcée, et le maintien de ce rythme de croissance moyen de 8 % amènerait les importations à dépasser en 2012 leur sommet de 2008.

Graphique 5 Importations internationales de marchandises du Québec, 2000-2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

2.1.3.1 Les principaux groupes de produits importés

Les combustibles minéraux, les huiles minérales et les matières bitumineuses (SH27) dominent le paysage des importations avec une valeur de 18,7 milliards de dollars, soit près du quart (22,5 %) des importations totales de 2011 (tableau 7). La deuxième position est occupée par les voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres (SH87), avec 11,2 milliards (13,5 %), et ce, malgré le taux de possession moyen par ménage le plus faible au Canada⁴². Cette dépense ne perdra vraisemblablement pas de vigueur au cours des prochaines années, considérant que :

- l'âge moyen du parc automobile (automobiles et camions légers) au Québec était en 2011 d'environ 7,1 années⁴³. Selon la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec, il se vend environ 420 000 véhicules neufs (automobiles, VUS et camions légers) annuellement;

42. Ressources naturelles Canada, *Enquête sur les véhicules au Canada*. En 2009, ce taux était de 1,35.

43. Société de l'assurance automobile du Québec, *Dossier statistique 2011*, tableau 89.

- le prix du carburant et des coûts de réparation plus élevés inciteraient les consommateurs à devancer leur achat en optant pour des véhicules neufs moins énergivores, de meilleure qualité et dotés de nouvelles technologies en matière de sécurité et de divertissement;
- le coût du financement des véhicules neufs est souvent nul ou très bas;
- le vieillissement de la population fournirait un bassin de consommateurs plus fortunés qui lorgnerait des véhicules de luxe, plus chers.

En troisième place se trouvent les réacteurs nucléaires, machines, appareils et engins mécaniques (SH84), avec des importations de l'ordre de 7,8 milliards de dollars (9,3 % du total), et ce, en dépit d'une baisse de 20 % par rapport au niveau de 2000.

Malgré une respectable quatrième place et une valeur de près de 6 milliards de dollars, les importations de machines, appareils et équipements électriques (SH85) sont celles des principaux produits importés en 2011 qui ont baissé le plus (-50,5 %) par rapport à leur niveau de 2000. Les importations de produits de la navigation aérienne ou spatiale ont quant à elles baissé de 19,4 % par rapport à 2000, un taux similaire à la diminution observée pour les réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques (SH84). Toutes les autres principales catégories de produits importés en 2000 ont vu leur valeur augmenter en 2011, la plus forte augmentation (150,1 %) étant enregistrée par la fonte, le fer et l'acier (SH72).

Quant aux modes de transport sollicités, le transport maritime compte pour 46,9 % de la valeur des importations, ce qui le place loin devant le transport routier (28,8 %) et le transport aérien (12,6 %). Cette situation reflète la tendance du Québec à s'approvisionner de plus en plus à partir de l'Asie, de l'Europe de l'Est et de l'Afrique, au détriment des États-Unis. À titre comparatif, en 2000, la part du transport routier était de 40,2 % et celle du transport maritime, de 31 %.

Tableau 7 Importations internationales de marchandises, principaux groupes de produits, 2011 (G\$)

Description des groupes de produits (SH2)	Valeur	Part (%)
27 Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation; matières bitumineuses; cires minérales	18,7	22,5
87 Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires	11,2	13,5
84 Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils	7,8	9,3
85 Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son, appareils d'enregistrement ou de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils	5,9	7,1
71 Perles fines ou de culture, pierres gemmes ou similaires, métaux précieux, plaqués ou doublés de métaux précieux et ouvrages en ces matières; bijouterie de fantaisie; monnaies	3,0	3,6
88 Navigation aérienne ou spatiale	2,3	2,8
28 Produits chimiques inorganiques; composés inorganiques ou organiques de métaux précieux, d'éléments radioactifs, de métaux des terres rares ou d'isotopes	2,3	2,8
30 Produits pharmaceutiques	2,2	2,7
90 Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie, de mesure, de contrôle ou de précision; instruments et appareils médico-chirurgicaux; parties et accessoires de ces instruments ou appareils	2,1	2,5
39 Matières plastiques et ouvrages en ces matières	2,1	2,5
40 Caoutchouc et ouvrages en caoutchouc	1,8	2,2
22 Boissons, liquides alcooliques et vinaigres	1,3	1,6
61 Vêtements et accessoires du vêtement, en bonneterie	1,2	1,5
94 Meubles; mobilier médico-chirurgical; articles de literie et similaires; appareils d'éclairage non dénommés ni compris ailleurs; lampes-réclames, enseignes lumineuses, plaques indicatrices lumineuses et articles similaires; constructions préfabriquées	1,2	1,4
29 Produits chimiques organiques	1,2	1,4
99 Transactions spéciales commerciales	1,1	1,3
48 Papiers et cartons; ouvrages en pâte de cellulose, en papier ou en carton	1,0	1,2
62 Vêtements et accessoires du vêtement, autres qu'en bonneterie	1,0	1,2
72 Fonte, fer et acier	1,0	1,2
Sous-total	68,5	82,3
Autres produits	14,8	17,7
TOTAL	83,3	100,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

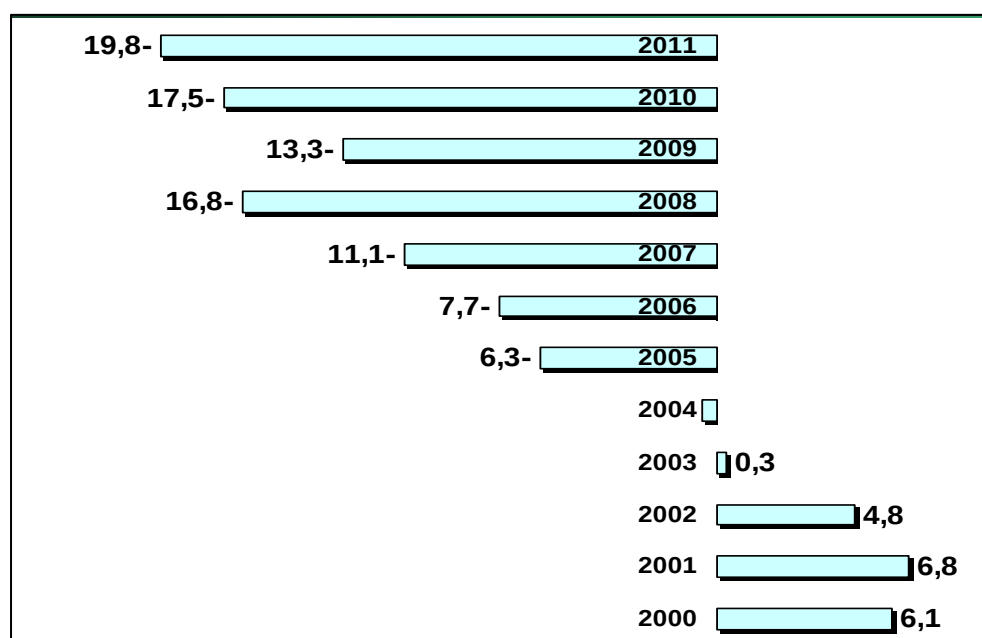
2.1.4 La balance commerciale internationale de marchandises

Après avoir enregistré son premier déficit de la période en 2004, la balance commerciale internationale de marchandises du Québec a continué de se détériorer depuis (graphique 6). Cette situation s'explique essentiellement par trois phénomènes souvent cités dans les analyses traitant du commerce international de marchandises du Québec, à savoir :

- l'entrée dans l'OMC de la Chine en 2001, qui a permis à ce pays de devenir en quelques années le fournisseur planétaire de plusieurs produits de consommation de masse;
- l'appréciation du dollar canadien durant la deuxième moitié de la décennie 2000, période durant laquelle la parité avec le dollar américain a d'ailleurs été atteinte;
- la récession économique dans laquelle avaient sombré les États-Unis en 2008 et 2009 et ses répercussions à l'échelle du globe, qui ont solidement ancré ce solde en territoire négatif.

Les perspectives à moyen terme ne sont guère reluisantes considérant les difficultés économiques et financières qui affligent plusieurs pays de la zone euro, le ralentissement économique de la Chine et la faiblesse des prix des ressources naturelles, sur lesquelles repose une grande partie de l'activité économique québécoise. Tous ces éléments concourent à repousser l'horizon d'un éventuel retour à l'équilibre commercial.

Graphique 6 Balance commerciale internationale de marchandises du Québec, 2000-2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, extraction de mars 2012. ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

2.2 LES ÉCHANGES INTERNATIONAUX DE MARCHANDISES, 2000 ET 2011

2.2.1 Les échanges par régions du monde, les États-Unis et le Mexique

Les échanges internationaux de biens du Québec (carte 3) ont atteint 146,9 milliards de dollars en 2011, soit 3,2 % de plus qu'en 2000. Un peu moins de la moitié (46,5 % ou 68,3 milliards) de ces échanges ont été réalisés avec les États-Unis, favorisés par la proximité géographique et la complémentarité des deux économies. Il faut noter cependant que même si les États-Unis demeurent le principal partenaire commercial du Québec, les autres régions du monde ne cessent de leur ravir des parts de marchés. C'est le cas notamment de l'Europe occidentale (deuxième rang) et de l'Asie (troisième rang), qui ont amélioré leur part dans les échanges internationaux du Québec de plusieurs points de pourcentage depuis 2000, pour les porter respectivement à 19,3 % (28,3 milliards) et à 14,6 % (21,4 milliards).

Les échanges du Québec avec ces trois premières régions totalisent 118 milliards de dollars, ce qui représente près de 80,4 % du total des échanges de marchandises (tableau 8). Les régions avec lesquelles le Québec réalise le reste de ses échanges sont l'Afrique (5,9 %), l'Europe de l'Est (4,2 %), l'Amérique du Sud (2,9 %), le Mexique (2,7 %), le Moyen-Orient (1,5 %) et celles de la catégorie « Autres » (2,5 %). Le choix de classer à part les États-Unis et le Mexique en raison de leur appartenance à l'ALENA commandait, à cause de la faiblesse des échanges avec les régions résiduelles, c'est-à-dire l'Amérique du Nord (sans les États-Unis)⁴⁴, l'Amérique centrale (sans le Mexique) et l'Océanie, leur regroupement au sein d'une catégorie « Autres ».

Depuis de nombreuses années, des modifications sont observées dans la direction des flux d'échanges internationaux de marchandises, et le Québec suit cette tendance. Malgré la place prépondérante du marché américain dans l'ensemble des exportations et des importations québécoises, un déplacement important s'est opéré à la faveur d'autres partenaires durant la période d'analyse. Ainsi, la répartition régionale des échanges montre que la seule valeur ayant régressé entre 2000 et 2011 est celle des États-Unis. La part de ces échanges a reculé d'un peu plus de 19 %, ce qui équivaut à une perte en valeur de plus de 25 milliards de dollars.

La baisse des réimportations en 2011 pourrait être le signe d'une plus grande internalisation de certaines activités de sous-traitance, ce qui est une façon de parer à une baisse d'activité.

44. La région de l'Amérique du Nord sauf les États-Unis comprend les importations de produits d'origine canadienne (ce qui est appelé « réimportations » dans les statistiques). Il s'agit de produits canadiens (y compris des produits fabriqués au Québec) auxquels on a apporté de légères transformations à l'étranger et qui reviennent au Québec.

Tableau 8 Échanges selon les régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2000 et 2011 (G\$)

Région du monde	Total des échanges			
	2000		2011	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)
États-Unis	93,5	65,7	68,3	46,5
Europe occidentale	23,8	16,8	28,3	19,3
Asie	12,1	8,5	21,4	14,6
Afrique	2,0	1,4	8,6	5,9
Amérique du Sud	2,4	1,7	4,2	2,9
Europe de l'Est	0,8	0,5	6,2	4,2
Mexique	2,6	1,8	4,0	2,7
Moyen-Orient	0,9	0,7	2,2	1,5
Amérique du Nord sauf États-Unis	2,3	1,6	0,8	0,6
Amérique centrale sauf Mexique	0,7	0,5	1,6	1,1
Océanie	1,1	0,8	1,2	0,8
TOTAL	142,3	100	146,9	100
Monde sauf États-Unis	48,8	34,3	78,6	53,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

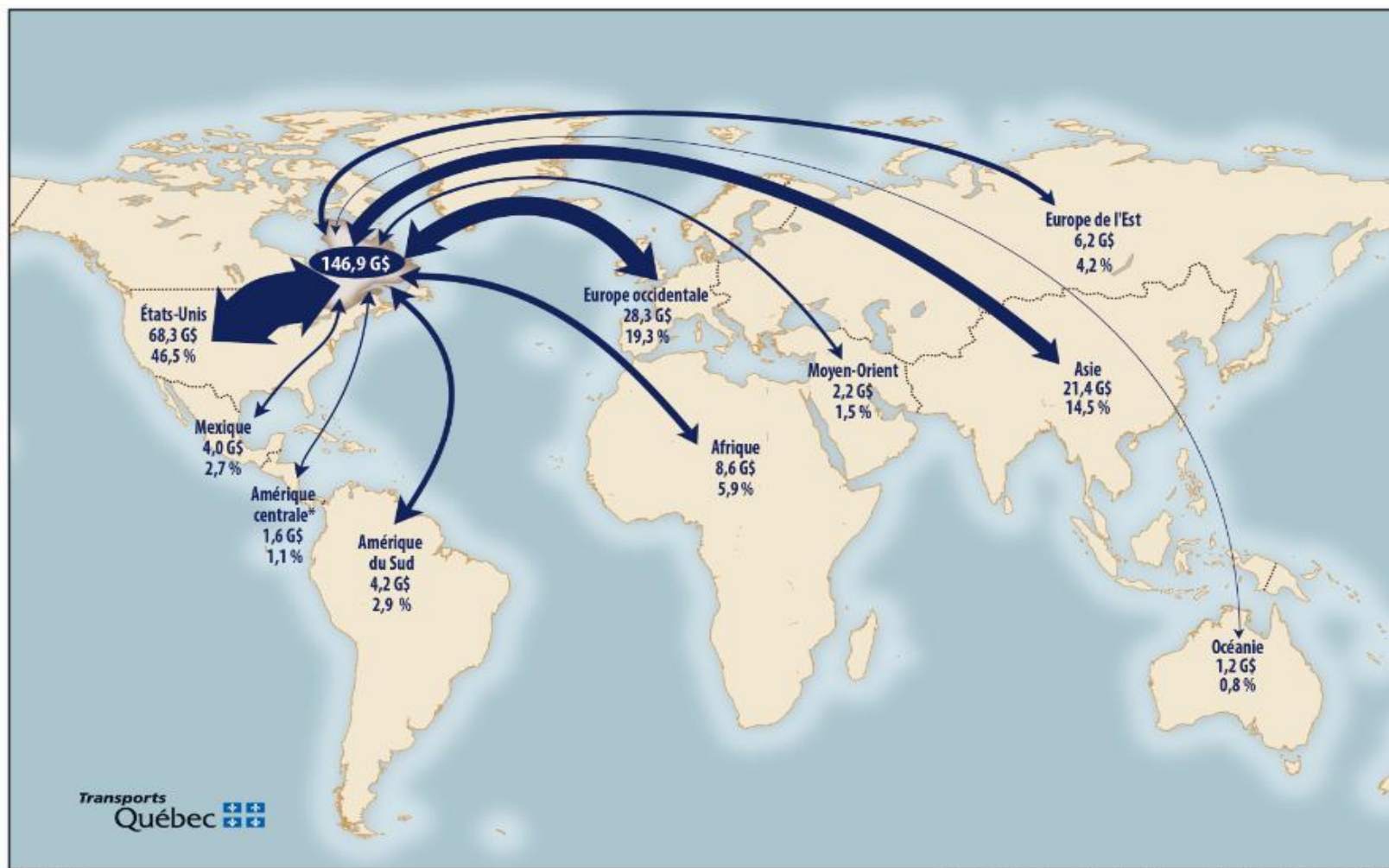
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Pour leur part, les échanges avec l'Europe de l'Est, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Amérique centrale (sans le Mexique), bien que modestes en valeur, ont progressé respectivement de 721 %, 335 %, 134 % et 125 %. Ces hausses viennent surtout des importations. L'Europe de l'Ouest et l'Asie ont également enregistré des hausses appréciables et conservent de ce fait leur place de deuxième et de troisième partenaire commercial du Québec en 2011.

Les divergences de croissance des parts de marché régionales sont le reflet d'une plus grande quête des entreprises québécoises de compenser l'érosion des échanges avec les États-Unis. Cela s'est traduit par une plus grande diversification des sources d'approvisionnement et des débouchés.

Carte 3 Valeur des échanges de marchandises du Québec par régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2011 (G\$)



*Sans le Mexique

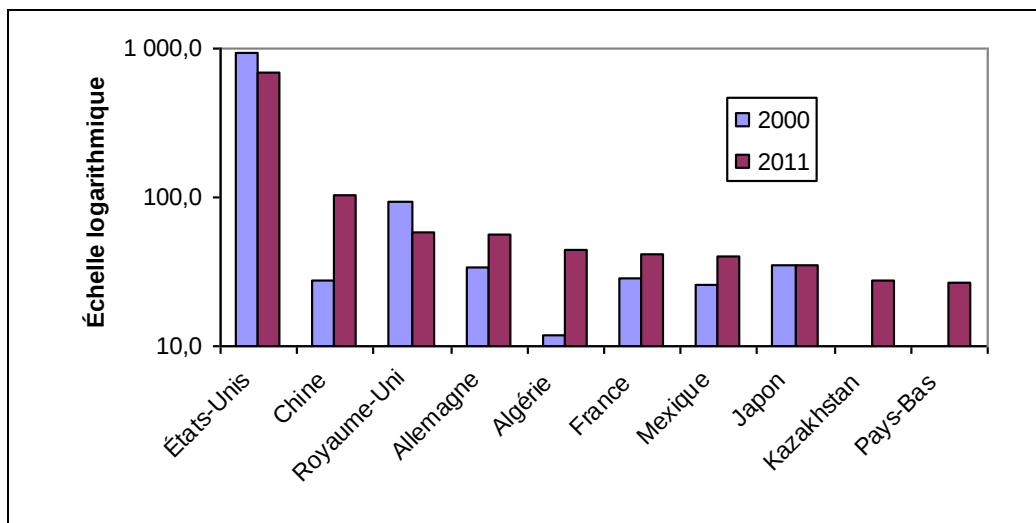
Compilée et réalisée par le Service de la prospective et des stratégies, Août 2012

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

2.2.2 Les échanges par pays

Au cours des 11 années de la période d'analyse, soit de 2000 à 2011, la valeur des échanges internationaux de marchandises du Québec n'a que peu progressé (3,2 %). Comme illustré au graphique 7, la contraction des échanges s'est surtout produite avec les partenaires traditionnels que sont les États-Unis (-27 %) et, surtout, le Royaume-Uni (-38 %). Une croissance soutenue des échanges est par contre observée avec certains pays émergents, comme la Chine (+264 %) et l'Algérie (+270 %). Aussi à remarquer, la présence des Pays-Bas à la 10^e position des principaux partenaires, celle-ci étant toutefois due en partie à ses ports de transit⁴⁵, puisqu'une partie de la marchandise débarquée pourrait leur être attribuée tout en étant destinée à d'autres pays d'Europe. Par exemple, il est très peu probable que les Pays-Bas soient véritablement le deuxième pays de destination des exportations d'aluminium sous forme brute (SH7601) du Québec en 2011.

Graphique 7 Échanges internationaux de marchandises du Québec par pays, 2000 et 2011



Note : L'échelle logarithmique est parfois employée pour représenter graphiquement les valeurs des échanges, des exportations ou des importations par pays, cela dans le but d'incorporer les États-Unis, dont les valeurs nominales sont tellement disproportionnées par rapport aux valeurs des autres pays qu'une échelle normale aurait généré une figure inesthétique.

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Le tableau 9 présente les 10 principaux partenaires du Québec en matière d'échanges, une liste quelque peu différente de celles obtenues pour les importations et les exportations. Entre 2000 et 2011, les nouveaux patrons d'échanges ont fait apparaître des pays tels l'Algérie et le Kazakhstan et en ont fait disparaître d'autres comme la Norvège et l'Italie. En 2000, les échanges avec la Norvège se résumaient pratiquement

45. Le port de Rotterdam est classé quatrième au monde en 2011 quant à sa capacité de manutention.

aux importations de combustibles minéraux, d'huiles et de matières bitumineuses (SH27), qui représentaient 95,2 % des importations ou 92,9 % des échanges avec ce pays. En 2011, les fournisseurs de ces matières sont l'Algérie et le Kazakhstan. Durant cette période, la Chine, sixième en 2000, s'est hissée au deuxième rang des principaux partenaires, position qu'elle occupera encore pendant de nombreuses années vu l'écart qui la sépare de ses plus proches poursuivants.

En plus des États-Unis, les grandes puissances économiques du monde industrialisé font toujours partie du paysage des principaux partenaires commerciaux du Québec. C'est le cas de la France, de l'Allemagne, du Japon ou encore du Royaume-Uni. Le Mexique, malgré une hausse de 51,6 % de ses échanges avec le Québec, est demeuré en septième place.

Les forces de chacun de ces principaux partenaires seront mieux mises en évidence, le cas échéant, dans les sections qui porteront directement sur les importations et les exportations.

Tableau 9 Échanges de marchandises du Québec, principaux pays, 2011 (G\$)

Pays	Valeur	Part (%)
États-Unis	68,3	46,5
Chine	10,2	6,9
Royaume-Uni	5,8	4,0
Allemagne	5,6	3,8
Algérie	4,4	3,0
France	4,1	2,8
Mexique	4,0	2,7
Japon	3,5	2,4
Kazakhstan	2,8	1,9
Pays-Bas	2,7	1,8
Sous-total	111,4	75,9
Reste du monde	35,4	24,1
TOTAL	146,9	100

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

2.2.3 Les échanges par régions et divisions américaines

Dans cette analyse, le marché américain est scindé suivant les neuf zones géographiques (appelées « divisions ») définies par l'U.S. Census Bureau. Ces divisions sont à leur tour regroupées, pour les besoins de l'analyse, au sein de trois grandes régions.

Tableau 10 Subdivisions du marché américain

Régions	Divisions
Nord-est	▪ Nouvelle-Angleterre ▪ Atlantique ▪ Centre nord-est
Sud	▪ Côte sud-est ▪ Centre sud-est ▪ Centre sud-ouest
Ouest	▪ Centre nord-ouest ▪ Montagnes ▪ Pacifique

Source : U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration, U.S. Census Bureau.

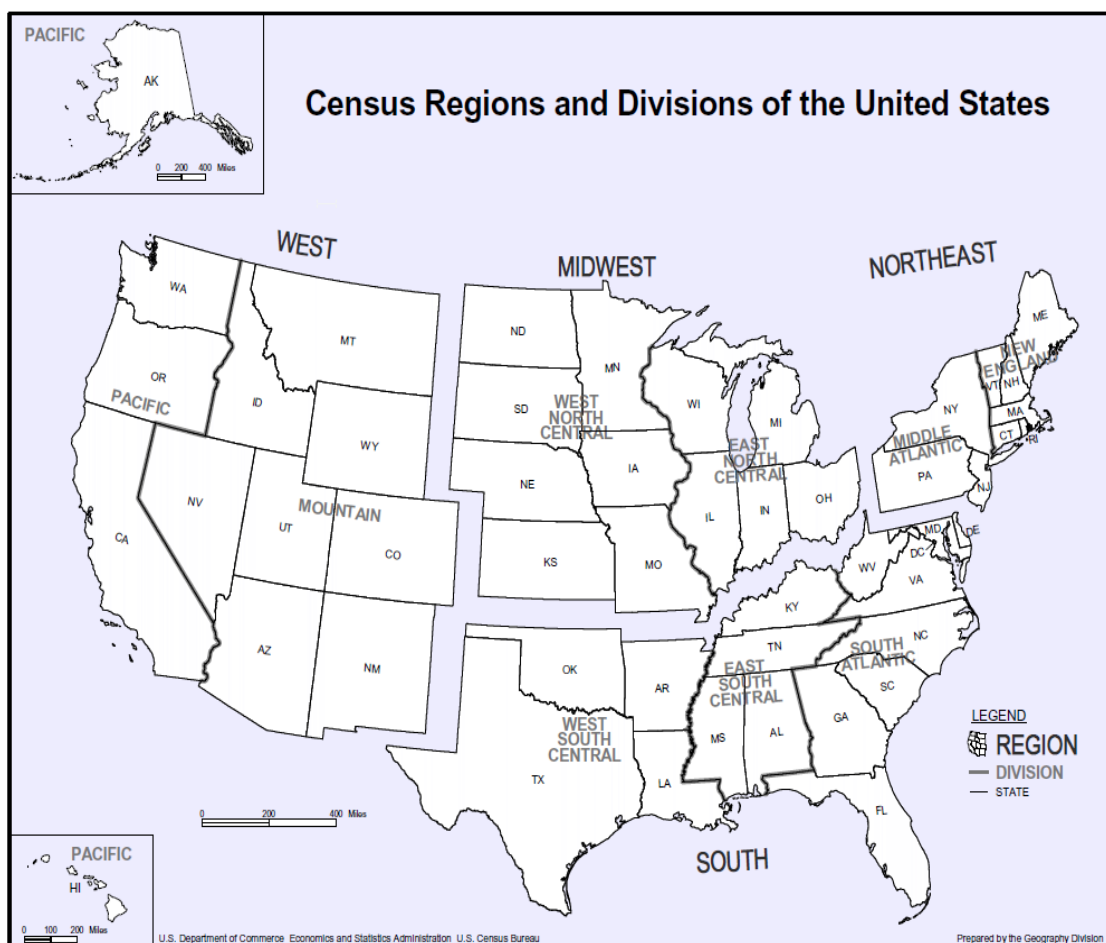
Il faut noter que cette subdivision est différente de celle utilisée par l'U.S. Census Bureau, lequel utilise quatre régions (carte 4). La liste des États formant chacune de ces divisions est présentée à l'annexe 4.

2.2.3.1 Les échanges par régions et leur variation par rapport à 2000

En 2011, les échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis se sont élevés à un peu plus de 68,3 milliards de dollars. La majorité de ces échanges, environ 56,4 % (ou 38,5 milliards), ont été réalisés avec la région Nord-est (tableau 11).

Cette première région qu'est le **Nord-est** regroupe les États de la Nouvelle-Angleterre, de la division Atlantique et de la division Centre nord-est. Elle constitue une cible de choix pour les acteurs économiques québécois puisque son imposant bassin de population (estimé à 102 millions de personnes en 2011 par l'U.S. Census Bureau) et sa proximité géographique en font un partenaire commercial « naturel » pour le Québec. Cependant, bien qu'elle demeure pour la province le marché le plus important en matière d'échanges de marchandises, ces échanges ont tout de même diminué de 29,2 % par rapport à 2000. Malgré tout, cette région a somme toute maintenu son poids relatif au sein des échanges avec les États-Unis puisqu'elle n'a perdu que 1,8 point de pourcentage par rapport à 2000 (58,2 %). La puissance économique de cette région repose en grande partie sur l'État de New York.

Carte 4 Découpage du territoire américain utilisé par l'U.S. Census Bureau



Source : U.S. Department of Commerce, Economics and Statistics Administration, U.S. Census Bureau.

La deuxième région en importance est celle du **Sud**, légèrement plus imposante sur le plan de la population (116 millions de personnes selon les estimations de l'U.S. Census Bureau) que la région du Nord-est. Elle est formée par les divisions Côte sud-est, Centre sud-est et Centre sud-ouest et correspond au découpage de l'U.S. Census Bureau. Au cours des années 1990, les corridors commerciaux directs longeant la côte est ont favorisé l'accès du Québec à ce marché. Les échanges avec cette région se sont élevés en 2011 à 21,3 milliards de dollars, une baisse de 16,1 % par rapport à 2000. Cette région a pourtant bénéficié de l'accroissement des échanges avec le Tennessee, qui ont presque doublé durant la période d'analyse.

Enfin, la région **Ouest**, avec ses 95 millions d'habitants, rassemble les divisions Pacifique, Montagnes et Centre nord-ouest. La valeur des échanges avec cette région est relativement modeste, atteignant à peine 8,1 milliards en 2011, soit 11,8 % des échanges avec les États-Unis. Tout comme les deux premières régions, c'est entre 2000 et 2011 que l'Ouest a enregistré le plus fort déclin en pourcentage de ses échanges avec le Québec (-35,2 %).

Tableau 11 Échanges de marchandises du Québec par régions, 2011 (G\$)

Région	2000		2011		Variation	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)
Nord-est	54,4	58,2	38,5	56,4	-15,8	-29,2
Sud	25,4	27,1	21,3	31,2	-4,1	-16,1
Ouest	12,5	13,3	8,1	11,8	-4,4	-35,2
Autres États	1,2	1,3	0,4	0,7	-0,7	-66,7
TOTAL	93,5	100,0	68,3	100,0	-25,2	-26,9

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

2.2.3.2 Les échanges par divisions et leur variation par rapport à 2000

Profitant de la force économique de l'État de New York, de sa situation géographique qui lui donne accès à l'océan Atlantique et de ses 41 millions d'habitants, la division Atlantique s'approprie 37,5 % des échanges de sa région (21,2 % du total américain), ce qui en fait la plus importante zone d'échange du Québec en sol américain en 2011.

La division Centre nord-est est presque tout aussi importante que sa devancière avec une valeur des échanges de l'ordre de 13 milliards de dollars, soit 19,1 % des échanges avec les États-Unis. La force de cette division repose en grande partie sur son industrie automobile, qui a fourni 48,3 % des importations québécoises de voitures de tourisme (SH8703) et 58,8 % de celles de véhicules de transport de marchandises (SH8704) en 2011. La troisième place revient à la Nouvelle-Angleterre (16,1 % des échanges du Québec avec les États-Unis).

Les divisions du Sud participent à près du tiers des échanges du Québec avec les États-Unis. La seule autre division (après les trois du Nord-est) à obtenir une part dans les deux chiffres (12,8 %) est la Côte sud-est.

Malgré la distance qui joue en leur défaveur, certaines autres divisions éloignées ont réussi à maintenir un niveau d'échanges respectable, jouissant elles aussi de certains atouts. C'est le cas du Centre sud-ouest, avec ses ressources naturelles (production de pétrole brut), ou encore de la division Pacifique, en raison de ses prouesses technologiques.

Dans les sections précédentes, il a été question du déclin des échanges du Québec avec les États-Unis durant les années 2000. Cette baisse évaluée à 25,2 milliards de dollars entre 2000 et 2011 a surtout été ressentie par la région Nord-est, qui en a absorbé près des deux tiers (62,7 %, soit 15,8 milliards). La division Atlantique en a assumé près de la moitié (49,4 % ou 7,8 milliards), ce qui équivaut à près du tiers de la

baisse nationale (30,9 %). Les deux autres divisions de cette région ont aussi été lourdement touchées, puisque privées de près du quart de leurs échanges (-4 milliards chacune).

Tableau 12 Valeur et variation des échanges par divisions, 2000 et 2011 (G\$)

Division	2000		2011		Variation	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	Valeur	%
Atlantique	22,3	23,8	14,5	21,2	-7,8	-35,1
Centre nord-est	17,0	18,2	13,0	19,1	-4,0	-23,4
Nouvelle-Angleterre	15,1	16,1	11,0	16,1	-4,0	-26,8
TOTAL NORD-EST	54,4	58,2	38,5	56,4	-15,8	-29,2
Côte sud-est	13,4	14,3	8,7	12,8	-4,7	-35,1
Centre sud-ouest	7,3	7,8	6,7	9,8	-0,6	-8,0
Centre sud-est	4,7	5,0	5,9	8,6	1,2	26,0
TOTAL SUD	25,4	27,1	21,3	31,2	-4,1	-16,1
Pacifique	6,2	6,6	3,6	5,2	-2,6	-42,4
Centre nord-ouest	3,6	3,8	3,0	4,4	-0,6	-17,0
Montagnes	2,7	2,9	1,5	2,1	-1,3	-46,7
TOTAL OUEST	12,5	13,3	8,1	11,8	-4,4	-35,2
Autres États	1,2	1,3	0,4	0,7	-0,7	-66,7
TOTAL ÉTATS-UNIS	93,5	100,0	68,3	100,0	-25,2	-26,9

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Les échanges avec la région Sud ont régressé de 4,1 milliards de dollars à la suite de l'effondrement des échanges avec la division Côte sud-est (4,7 milliards). Ensemble, les quatre principales divisions mentionnées dans cette section (les 3 de la région Nord-Est et la Côte sud-est) expliquent à elles seules 81,5 % du déclin total. En tant que partenaire médian, la division Centre sud-ouest a mieux résisté aux différents éléments ayant nui à ses échanges avec le Québec : elle n'a encaissé qu'un recul de 8 % de ces derniers.

La division Centre sud-est est la seule à pouvoir hisser la variation de ses échanges en territoire positif durant la période d'analyse (26 % ou 1,2 milliard), ce qui constitue, dans les circonstances, un véritable exploit, qu'elle doit surtout aux échanges avec le Tennessee, qui ont presque doublé (96 %) dans l'intervalle.

La région Ouest a enregistré le plus fort déclin en pourcentage (35,2 %) de ses échanges avec le Québec. Cette chute devance même en valeur le déclin de la région

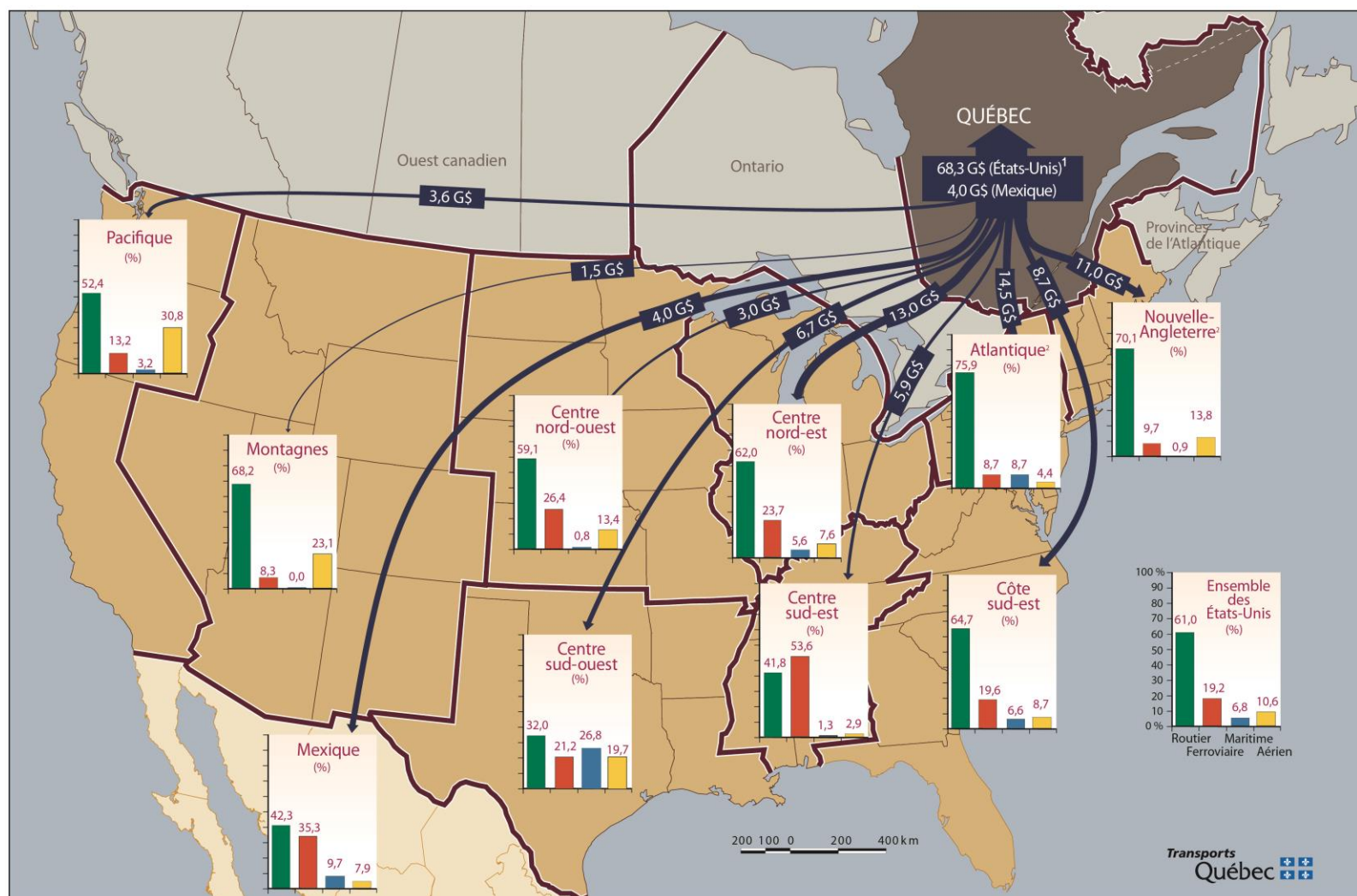
Sud. Les divisions éloignées (Montagnes et Pacifique) ont enregistré les plus fortes baisses en pourcentage (46,7 % et 42,2 % respectivement), mais ont contribué à seulement 15,5 % du déclin total. La division Pacifique a surtout souffert de la baisse de 45,2 % des échanges avec la Californie (près de 3 milliards).

L'effet conjugué de l'appréciation du dollar canadien par rapport à la devise américaine et la perte de compétitivité de certains produits américains sur l'échiquier du commerce mondial pourraient suffire à expliquer une bonne partie de cet état de fait.

Les dernières années de la période d'analyse ont de plus été le théâtre de l'effondrement du marché immobilier américain et de la crise financière planétaire qui a fait suite au gel de plusieurs dizaines de milliards de dollars de papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non bancaires à travers le monde (environ 32 milliards de dollars au Canada, soit 27,3 % du marché canadien du PCAA)⁴⁶. Puisque ce véhicule de placement offre des rendements supérieurs et assortis généralement d'une échéance inférieure à 90 jours, des liquidités importantes des entreprises et des ménages ont fort bien pu être radiées après la faillite des émetteurs, réduisant ainsi les sommes disponibles pour les transactions commerciales.

46. John Chant, *La crise du PCAA au Canada : incidences sur la réglementation des marchés financiers*.

Carte 5 Valeur des échanges du Québec avec les États-Unis et le Mexique et parts modales, 2011 (G\$)



1 : Comprend la catégorie «Autres États» qui n'est pas incluse dans les neuf régions de recensement.
 2 : Pour la région de la Nouvelle-Angleterre, 0,6 G\$, soit 5,5% sont inclus dans la catégorie « Autres modes ». Pour la région de l'Atlantique, c'est 0,34G\$ soit 2,4%.
 Pour les autres régions la part attribuée à la catégorie « Autres modes » représente des valeurs inférieures à 1,1%.
 Sources : Statistique Canada, Commerce international de marchandises.
 Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable, juin 2012.

Service de l'économie, de la prospective et des stratégies
 Direction de la planification
 Août 2014

2.2.4 Les échanges par produits

Sans dresser un portrait exhaustif des différentes crises économiques sectorielles survenues durant la période d'analyse, il est intéressant de voir comment certains de ces événements ont influé sur l'évolution du commerce de marchandises du Québec avec les États-Unis entre 2000 et 2011. Toutefois, s'il est pertinent de mentionner certaines circonstances qui ont marqué les échanges, l'accent sera mis sur leur incidence sur les importations ou les exportations du Québec.

Les échanges synthétisent les forces et le degré de complémentarité des structures industrielles des deux économies. Ainsi, en 2011, une douzaine de produits de niveau SH4 se caractérisent par une valeur des échanges supérieure à un milliard de dollars. Ensemble, ces échanges totalisent 25,3 milliards, ce qui représente 37 % des échanges avec les États-Unis.

Tableau 13 Principaux produits échangés par principales divisions, 2011 (G\$)

Description des produits (SH4)	Total	Division	Valeur
7601 Aluminium sous forme brute	4,5	Centre sud-est	2,1
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	3,4	Atlantique	1,3
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	3,2	Centre nord-est	1,6
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	2,6	Nouvelle-Angleterre	1,1
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	2,3	Centre nord-est	0,5
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	2,2	Centre nord-est	1,0
8542 Circuits intégrés électroniques	1,7	Nouvelle-Angleterre	1,6
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	1,2	Nouvelle-Angleterre	0,5
7106 Argent sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	1,1	Atlantique	1,0
4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	1,1	Côte sud-est	0,5
7408 Fils de cuivre	1,1	Atlantique	0,7
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	1,0	Centre nord-est	0,3
Sous-total	25,3		12,2
Autres groupes de produits	45,1		
TOTAL États-Unis	68,3		

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Le tableau 13 renseigne aussi sur l'intensité géographique par produits de ces échanges. Ainsi, à l'exception de l'aluminium sous forme brute (SH7601) et des pneumatiques neufs en caoutchouc (SH4011), tous les autres principaux produits alimentent surtout les marchés du Nord-est ou en proviennent majoritairement.

Il en sera question plus loin, certains échanges sont presque exclusivement constitués d'exportations (cas de l'aluminium sous forme brute) ou d'importations (cas des huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux et des voitures de tourisme). Cette dichotomie entre les deux économies – les ressources naturelles pour le Québec et les produits industriels et technologiques pour les États-Unis – fait en sorte que les trois premiers groupes de produits (tableau 13) totalisent à eux seuls près de 43,9 % des échanges des principaux produits recensés en 2011.

La valeur des échanges entre le Québec et les États-Unis étant plus élevée en 2000 qu'en 2011, les produits échangés en 2000 sont de ce fait plus nombreux à dépasser le cap du milliard de dollars. En effet, il y en avait quatre de plus en 2000 qu'en 2011, et leurs échanges avaient atteint 44,8 milliards, ce qui représentait 47,8 % des échanges avec les États-Unis.

La bulle technologique de la fin des années 1990 a laissé son empreinte sur les échanges du Québec avec les États-Unis en permettant aux divers produits de téléphonie ou de transmission et de réception de données, images et voix (SH8517) de trôner au sommet des échanges de 2000 (graphique 8). Ce sommet de 7,9 milliards d'échanges n'a été menacé par aucun autre produit durant la période d'analyse. Le groupe qui s'en est approché le plus est celui des produits de navigation aérienne ou spatiale (SH8802), avec 7,3 milliards de dollars d'échanges en 2003. La prédominance des produits des télécommunications n'a été que de très courte durée, puisque l'implosion de la bulle a fait fondre ces échanges à seulement 2,3 milliards l'année suivante, ce qui représente une chute de près de 71 %. La tendance s'est poursuivie tout au long de la période d'analyse et les échanges de 2011 n'étaient que de 262,1 millions de dollars, ce qui les relègue au 47^e rang du classement par produits.

Un pan traditionnel de l'économie québécoise que la conjoncture récente de l'économie américaine a lourdement ébranlé est celui de l'industrie forestière, en particulier celle du bois d'œuvre (SH4407). Toutefois, il est important de rappeler que les ennuis de cette industrie remontent à la fin des années 1970, alors que les producteurs forestiers américains, ralliés au sein de la Coalition for Fair Lumber Imports, alléguaient que leurs vis-à-vis canadiens étaient indirectement subventionnés en ayant accès aux forêts publiques moyennant une faible valeur des droits de coupe⁴⁷. L'International Trade Administration, une division de l'U.S. Department of Commerce, a été chargée de l'examen de cette question. Après de nombreuses années durant lesquelles les Américains ont réussi à imposer un tarif compensatoire, devenu une taxe à l'exportation, et des hausses substantielles des droits de coupe en Colombie-

47. Les droits de coupe aux États-Unis sont déterminés par un système d'enchères et attribués au plus offrant pour une période variant de trois à cinq ans, tant sur les terres publiques que privées.

Britannique et au Québec (les principales provinces exportatrices de bois d'œuvre), le Canada et les États-Unis ont signé en 2006 l'Accord sur le bois d'œuvre résineux, dont la durée est prolongée jusqu'en octobre 2015.

Tableau 14 Principaux produits échangés par principales divisions, 2000 (G\$)

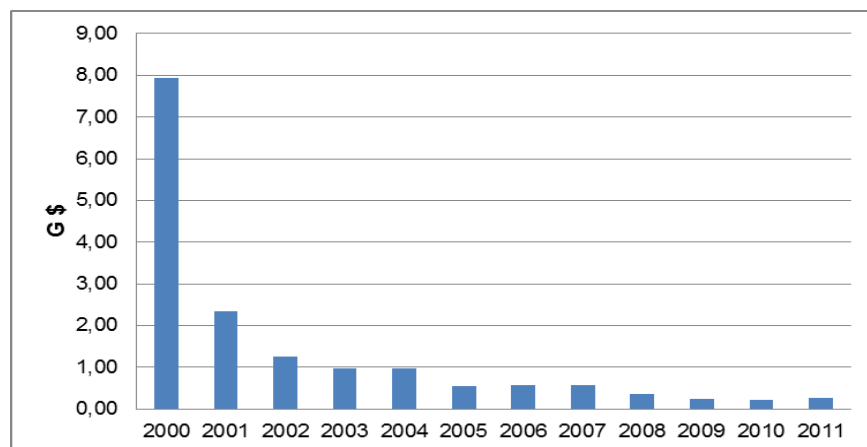
Description des produits (SH4)		Total	Division	Valeur
8517	Postes téléphoniques, cellulaires, autres appareils pour l'émission, la transmission ou la réception de la voix, d'images ou d'autres données	7,9	Atlantique	3,6
8703	Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	5,8	Centre nord-est	4,2
8542	Circuits intégrés électroniques	4,9	Nouvelle-Angleterre	4,1
8802	Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	4,5	Centre sud-ouest	1,1
7601	Aluminium sous forme brute	3,3	Atlantique	1,5
8411	Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	2,8	Nouvelle-Angleterre	0,9
4801	Papier journal, en rouleaux ou en feuilles	2,5	Atlantique	1,1
4407	Bois sciés ou dédossés longitudinalement, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm	2,2	Côte sud-est	0,6
8471	Machines automatiques de traitement de l'information et leurs unités; lecteurs magnétiques ou optiques	1,7	Pacifique	0,5
8708	Parties et accessoires des véhicules automobiles des n ^{os} 87.01 à 87.05	1,6	Centre nord-est	1,0
4802	Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	1,5	Atlantique	0,4
8704	Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1,4	Centre nord-est	0,5
9403	Autres meubles et leurs parties	1,3	Atlantique	0,3
2716	Énergie électrique	1,2	Nouvelle-Angleterre	0,8
8803	Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	1,1	Pacifique	0,3
9901	Transactions des exportations ou importations à faible valeur et marchandises confidentielles	1,0	Autres États	1,0
Sous-total		44,8		21,9
Autres groupes de produits		48,7		
TOTAL États-Unis		93,5		

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Graphique 8 Échanges des produits de transmission de données, voix et images, 2000-2011 (G\$)



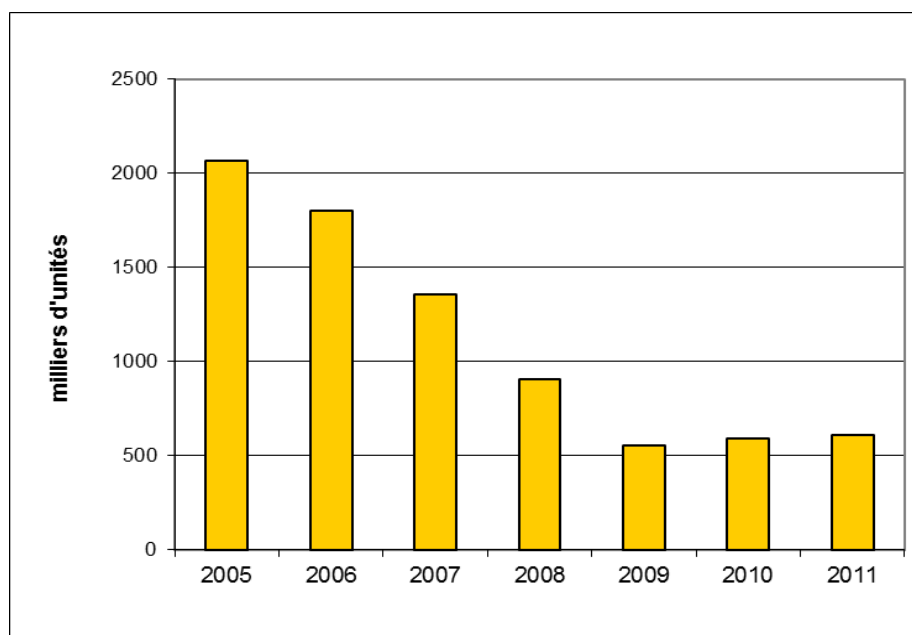
Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

S'ajoutant à ces contraintes tarifaires, le déclin de la construction résidentielle aux États-Unis durant la deuxième moitié de la décennie 2000 (graphique 9) a lourdement hypothéqué les exportations québécoises de bois d'œuvre (SH4407). En effet, les échanges n'ont atteint que 553,8 millions de dollars (24^e rang) en 2011. En 2000 par contre, le bois d'œuvre faisait partie des principaux produits, avec des échanges de 2,2 milliards.

Graphique 9 Mises en chantier de résidences privées neuves aux États-Unis, 2005-2011 (milliers d'unités)



Source : U.S. Census Bureau.

En aval de l'industrie du bois d'œuvre se trouve celle de la transformation du bois, laquelle ne doit son maintien parmi les principaux produits échangés en 2011 qu'aux papiers et cartons couchés (SH4802), qui ont tout de même vu leurs échanges reculer presque du tiers (31,7 %) par rapport à 2000.

Le papier journal en rouleaux ou en feuilles (SH4801) est victime de l'adoption progressive par les consommateurs et les entreprises de l'échange électronique des données et de la numérisation du contenu de la presse écrite. En 2011, le papier journal se classait en 18^e position (727,4 millions de dollars), comparativement à 2,5 milliards en 2000, ce qui correspondait à une respectable 7^e place parmi les principaux produits échangés.

Les autres produits du bois sont les meubles et leurs parties (SH9403). L'explication la plus plausible du déclin des échanges bilatéraux entre le Québec et les États-Unis trouve ses racines dans les délocalisations massives effectuées dans ce secteur en faveur de la Chine, qui ont mené à la substitution de la production nationale par les importations. Le taux de croissance annuel moyen (TCAM) de ces importations avoisine les 19 % pour le Québec et les 10 % pour les États-Unis entre 2000 et 2011.

Tableau 15 Importations du Québec et des États-Unis en produits du meuble à partir de la Chine, 2000 et 2011 (M\$)

	2000	2011	TCAM (%)
Québec (M\$ CA)	25,8	168,3	18,6
États-Unis (M\$ US)	2 561,4	7 246,6	9,9

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

L'énergie électrique (SH2716) est un autre produit emblématique dont les échanges avec les États-Unis, évalués à 905,6 millions de dollars en 2011 et constitués à 98,4 % d'exportations, ont régressé par rapport à 2000. Le recours à d'autres sources d'énergie abondantes (le charbon, le gaz naturel et le gaz de schiste) pour la production de l'électricité a causé un tort considérable à la compétitivité de l'hydroélectricité québécoise sur les marchés du Nord-est américain.

Qui dit abondance dit aussi bas prix, et ces derniers n'amorceront une légère ascension qu'à partir de 2015. C'est du moins ce qui ressort du scénario de référence de l'étude sur les projections des prix des sources d'énergie publiée par l'U.S. Energy Information Administration⁴⁸. Les percées technologiques, les programmes d'efficacité énergétique,

48.U.S. Energy Information Administration. *Annual Energy Outlook 2013, Electric Power Sector, Energy Prices by Sector and Source*.

les coûts de développement de nouveaux projets sont autant de facteurs limitant, pour le moment, l'attrait de l'hydroélectricité.

Le bilan énergétique des États-Unis est encore largement dominé par les énergies fossiles (tableau 16). Les énergies renouvelables, dont fait partie l'hydroélectricité, ne représentent que 9 % de l'énergie totale consommée en 2011, exprimée en quadrillions (10^{15}) de BTU.

Tableau 16 Consommation énergétique des États-Unis par sources, 2011

Consommation en quadrillions (10^{15}) de BTU					
	Pétrole	Gaz naturel	Charbon	Énergie renouvelable	Nucléaire
Quantité	35,3	24,8	19,7	9,1	8,3
Part (%)	36	26	20	9	8

Source : U.S. Energy Information Administration, *Primary Energy Consumption by Source and Sector, 2011*.

2.2.5 Les échanges par modes de transport

Parmi les modes de transport accessibles⁴⁹ et utilisés, la première position revient à la **route**, qui domine avec une part de 61,4 % des échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis en 2011 (tableau 17). C'est la division Atlantique qui y a eu le plus souvent recours, avec 75,9 % de la valeur de ses échanges (carte 5). À l'autre extrême, la division Centre sud-ouest est celle qui a le moins sollicité ce mode, employé pour seulement 32 % des échanges du Québec avec cette dernière. Malgré une concurrence plus vive sur certains marchés éloignés, le transport routier n'a concédé la première position qu'à une seule occasion.

En deuxième position se trouve le **chemin de fer**, avec une part de 19,3 % des échanges avec les États-Unis. Ce mode de transport est plus populaire dans les échanges avec la division Centre sud-est (53,8 %), regroupant les États de l'Alabama, du Kentucky, du Mississippi et du Tennessee, où il devance nettement le transport routier, qui ne compte que pour 41,8 % de la valeur des échanges. Les échanges du Québec se font principalement avec le Tennessee, où ils sont composés à 56,1 % d'aluminium brut et d'autres ouvrages en aluminium. Le rail est le mode de transport le plus adapté au transport de ce genre de marchandises (faible valeur ajoutée et densité élevée).

Le Kentucky concourt également de façon notable à l'utilisation du rail grâce à ses échanges de produits de l'aluminium et à l'essor de sa production automobile. Ces deux catégories représentaient 55,3 % des échanges avec le Québec en 2011.

49. La catégorie « Autres » désigne généralement le mode de transport de l'électricité ou celui du gaz naturel.

L'Alabama, un autre État de la division Centre sud-est, a contribué lui aussi à la popularité du rail après que les géants japonais Toyota et Honda ainsi que la firme sud-coréenne Hyundai eurent choisi l'Alabama pour y installer leurs usines de production automobile au cours des années 2000. Les voitures automobiles (SH87) sont ainsi devenues le produit le plus exporté par le Kentucky en 2011, comptant pour près de la moitié (49,1 %) de la valeur des 25 principales marchandises exportées par cet État⁵⁰. Avec le Québec, cette part est évaluée à 55,8 % des échanges (428,5 millions de dollars).

Avec une part de 10,7 % des échanges de 2011 avec les États-Unis, le **transport aérien** se trouve en troisième position. Ce mode a enregistré sa meilleure performance, derrière la route cependant, en portant sa part à 30,8 % des échanges avec la division Pacifique. Considérant que 64,9 % des échanges avec cette division sont attribuables à la Californie et que 45,9 % des échanges du Québec avec cet État sont constitués par cinq produits de haute technologie (haute valeur ajoutée), il n'est pas étonnant que l'avion soit, étant donné la grande distance qui sépare les deux marchés, le mode désigné pour le transport des produits.

Tableau 17 Ventilation des échanges par divisions et modes de transport, 2011 (G\$)

Division	Air		Rail		Eau		Route		Autres		TOTAL (G\$)*
	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	
Centre nord-est	1,0	7,6	3,1	23,7	0,7	5,6	8,1	62,0	0,1	1,1	13,0
Centre nord-ouest	0,4	13,4	0,8	26,4	0,0	0,8	1,8	59,1	0,0	0,3	3,0
Centre sud-est	0,2	2,9	3,2	53,8	0,1	1,3	2,5	41,8	0,0	0,1	5,9
Centre sud-ouest	1,3	19,7	1,4	21,2	1,8	26,8	2,1	32,0	0,0	0,3	6,7
Côte sud-est	0,8	8,7	1,7	19,6	0,6	6,6	5,6	64,7	0,0	0,3	8,7
Nouvelle-Angleterre	1,5	13,8	1,1	9,7	0,1	0,9	7,7	70,1	0,6	5,5	11,0
Atlantique	0,6	4,4	1,3	8,7	1,3	8,7	11,0	75,9	0,3	2,4	14,5
Montagnes	0,3	23,1	0,1	8,3	0,0	0,0	1,0	68,2	0,0	0,3	1,5
Pacifique	1,1	30,8	0,5	13,2	0,1	3,2	1,9	52,4	0,0	0,4	3,6
TOTAL	7,2	10,7	13,1	19,3	4,7	6,9	41,7	61,4	1,2	1,7	67,9

* Le total des divisions ne comprend pas les échanges avec les « Autres États ».

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
 ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
 U.S. Census Bureau, Foreign Trade Division.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

50. U.S. Census Bureau, *State Exports for Alabama (Top 25 6-Digit HS Commodities)*.

Les échanges avec la division Montagnes sont aussi profitables pour ce mode de transport, qui récolte 23,1 % de la valeur des échanges, en comparaison de 8,3 % pour le rail, ce dernier mode étant défavorisé par le relief.

Enfin, les modes résiduels « Autres » mis à part, le **transport maritime** clôture la marche avec 6,9 % des échanges de 2011 avec les États-Unis. C'est avec la division Centre sud-ouest que le transport maritime a réussi à hisser sa part à 26,8 % des échanges avec le Québec. Cette situation n'est pas fortuite puisque le Texas et la Louisiane, premiers partenaires du Québec de cette division, donnent sur le golfe du Mexique et que les principaux produits échangés avec ces deux États sont les huiles de pétrole et de minéraux bitumineux (SH2710) et les véhicules aériens et spatiaux (SH8802). S'il va de soi que le transport des hydrocarbures peut se faire par voie maritime, la nature de la dernière catégorie de produits est elle aussi compatible avec le transport maritime conteneurisé.

Il est important de rappeler que parmi toutes les données douanières qui peuvent être ventilées par modes de transport, celles associées aux États-Unis sont censées offrir la meilleure fiabilité.

2.2.6 Les échanges par États

En 2011, les échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis ont été réalisés en grande partie avec une vingtaine d'États dont la valeur individuelle des échanges est supérieure à un milliard de dollars. Ensemble, les échanges de ces États totalisent 55,2 milliards, ce qui représente près de 81 % des échanges du Québec avec les États-Unis (tableau 18). L'État de New York occupe le premier rang avec des échanges de 8 milliards, ce qui représente 55,7 % des échanges du Québec avec la division Atlantique. Avec une telle valeur, il se classerait deuxième dans un classement par pays s'il était un pays, il se classerait deuxième à l'échelle internationale, pas très loin derrière la Chine (10,2 milliards).

L'autre État qui se démarque est le Texas (division Centre sud-ouest), avec une valeur de 5,3 milliards de dollars d'échanges. Toutefois, contrairement à l'État de New York, le Texas ne domine pour aucun des principaux produits échangés.

Quant aux échanges avec les autres principaux États, ils peuvent être regroupés selon trois strates de valeurs : trois milliards, deux milliards et un milliard de dollars. C'est à cette dernière strate qu'appartiennent tous les États de la Côte sud-est (Caroline du Nord, Caroline du Sud, Géorgie et Floride), qui sont d'un grand apport aux échanges du Québec.

En 2000, ce seuil du milliard a été atteint par 23 États, dont les échanges ont totalisé 80 milliards de dollars, soit 85,6 % des échanges du Québec avec les États-Unis cette année-là. Comparer la liste des principaux États de 2000 à celle de 2011 fait ressortir la présence de deux nouveaux États en 2011, soit le New Hampshire et la Caroline du Sud, et la rétrogradation de quatre autres, soit le Wisconsin, la Virginie, l'État de Washington et l'Arizona.

Tableau 18 Échanges de marchandises, principaux États, 2011 (G\$)

État	Valeur	Part (%)	Variation (%)
New York	8,0	11,8	-42,8
Texas	5,3	7,7	-5,0
Michigan	3,6	5,3	-40,7
Pennsylvanie	3,6	5,3	-14,0
Vermont	3,6	5,3	-45,2
Ohio	3,3	4,9	-13,9
Illinois	3,1	4,5	-21,0
Tennessee	3,0	4,4	96,0
New Jersey	2,8	4,1	-30,2
Connecticut	2,6	3,8	31,2
Californie	2,3	3,4	-48,7
Massachusetts	2,2	3,2	-45,4
Indiana	2,1	3,1	8,5
Kentucky	1,7	2,6	-19,6
Géorgie	1,6	2,4	-48,7
Floride	1,5	2,2	-26,2
Caroline du Nord	1,4	2,1	-46,8
Caroline du Sud*	1,2	1,8	56,3
New Hampshire*	1,1	1,6	12,8
Maine	1,0	1,5	-15,8
Sous-total	55,2	80,8	-26,6
Autres États	13,1	19,2	-28,1
TOTAL États-Unis	68,3	100,0	-26,9

* Échanges inférieurs à un milliard de dollars en 2000.

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

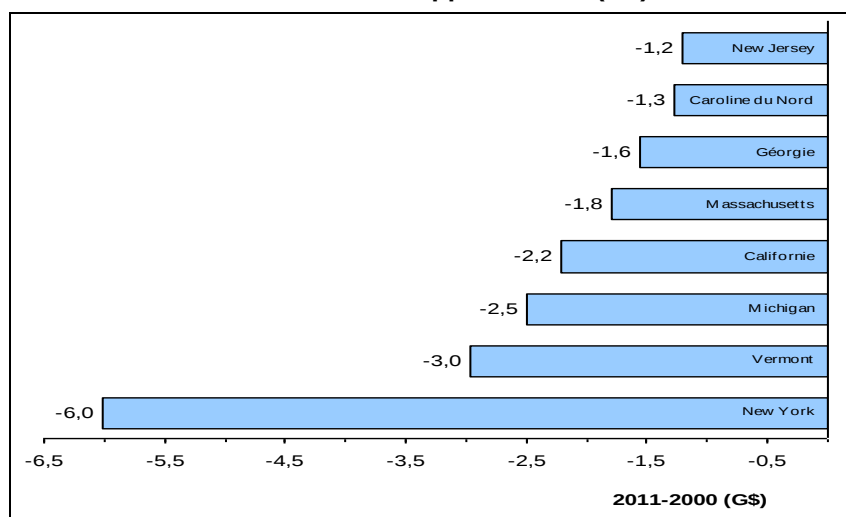
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

En ce qui concerne la variation des échanges, sur les dix-huit États qui ont satisfait le critère du milliard en 2000 et en 2011, seuls trois ont vu leurs échanges augmenter. Il s'agit du Tennessee (96 %), du Connecticut (31,2 %) et de l'Indiana (8,5 %). Huit ont vu les leurs baisser de plus d'un milliard de dollars par rapport à 2000 (graphique 10), ce qui représente, sauf pour le New Jersey, des baisses supérieures à 40 %. La Virginie suit de très près avec une baisse de 972 millions. Si l'État de New York est celui qui a encaissé la plus forte baisse en valeur (6 milliards), trois autres États n'ont pas été

épargnés, avec des baisses de plus de deux milliards. Il s'agit du Vermont (3 milliards), du Michigan (2,5 milliards) et de la Californie (2,2 milliards).

Le cas du Michigan est relativement facile à expliquer puisque l'industrie manufacturière de cet État repose en grande partie (54,5 % des exportations en 2011) sur l'automobile (SH87)⁵¹, secteur qui a connu de graves difficultés à la fin de la décennie 2000. Ainsi, la région de Détroit, jadis surnommée « la capitale mondiale de l'automobile », n'est plus que l'ombre d'elle-même après la faillite de GM et de Chrysler en 2009. C'est d'ailleurs dans la foulée de la restructuration subséquente que GM a abandonné ses marques Pontiac, Saturn et Hummer. Même s'il a été moins éprouvé que ses deux concurrents américains, le constructeur Ford, dans ce contexte de morosité économique, s'est départi de sa marque Mercury en 2010.

Graphique 10 États présentant les plus fortes baisses des échanges avec le Québec, 2011 par rapport à 2000 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Le déclin progressif de l'industrie américaine des véhicules à moteur (SH87) au cours de la dernière décennie a lourdement pesé sur la balance commerciale du Michigan, qui n'assurait en 2011 que 17,4 % des exportations du pays, comparativement à près de 25 % en 2002. Concrètement, la baisse de la valeur des échanges du Québec avec le Michigan s'explique à 97,6 % par celle des produits de l'automobile (SH87), laquelle est passée de 3,8 milliards de dollars en 2000 à seulement 1,36 milliard en 2011.

51. U.S. Census Bureau, *State Exports for Michigan (Top 25 6-Digit HS Commodities)*.

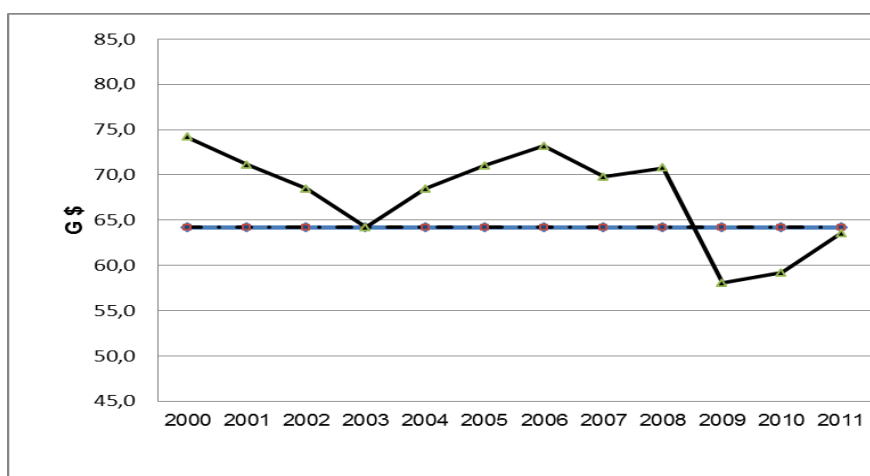
3. LES EXPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC : ÉTAT ET ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2011

3.1 SOMMAIRE DES EXPORTATIONS INTERNATIONALES

La valeur des exportations internationales de marchandises du Québec s'est élevée à près de 63,6 milliards de dollars en 2011. Depuis le sommet de 74,2 milliards atteint en 2000 (qui a failli être égalé en 2006), ces exportations ont connu une phase de contraction entre 2001 et 2003 (graphique 11), suivie d'une phase d'expansion entre 2004 et 2006. Le Québec a été très touché par la conjoncture économique mondiale, principalement par la crise immobilière américaine de 2008-2009, laquelle a contribué au recul de 18 % des exportations totales du Québec durant cette période. Ces phases d'expansion et de contraction observées à l'échelle mondiale sont à peu de chose près calquées sur l'évolution des exportations destinées au marché américain.

Vu le contexte économique mondial, les perspectives de croissance des exportations du Québec demeureront sombres pour encore quelques années. La lente reprise aux États-Unis, la crise économique frappant plusieurs pays de la zone euro⁵² (repli de 0,4 % du PIB et taux de chômage supérieur à 12 % en 2013) ainsi que le ralentissement de la croissance en Chine sont autant de conditions favorables à une plus grande concurrence sur les marchés d'exportation. Toutefois, après le creux de 2009 et la quasi-stagnation de 2010, la croissance de près de 7,5 % enregistrée en 2011 est encourageante.

Graphique 11 Évolution des exportations internationales de marchandises du Québec, 2000- 2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

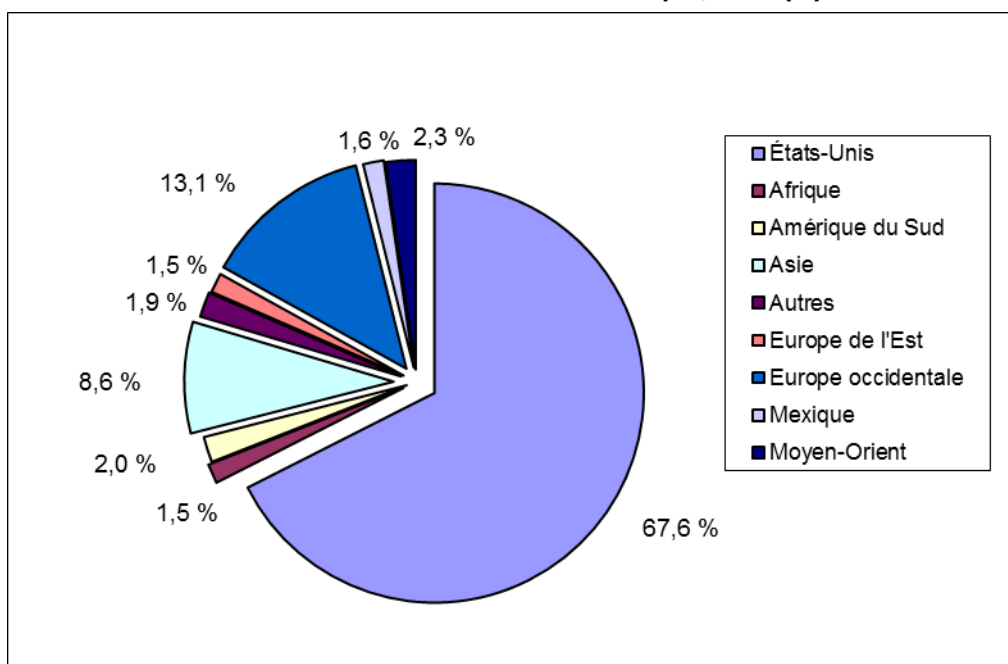
52. Le rapport détaillé peut être consulté à l'adresse suivante :
http://ec.europa.eu/economy_finance/eu/forecasts/2013_spring_forecast_en.htm.

3.2 LES EXPORTATIONS PAR RÉGIONS DU MONDE

Hormis la chute prononcée de 2009, le profil général des exportations est relativement stable durant la période d'analyse. Cette apparente stabilité cache toutefois d'importantes variations observées dans les différentes zones géographiques du monde. En effet, le Québec a réussi à augmenter la valeur de ses exportations avec toutes les régions à l'exception des États-Unis. Malheureusement, ce sont ces dernières exportations qui, en raison de leur poids, dictent l'évolution des exportations totales. Ainsi, entre 2000 et 2011, la baisse de 32,3 % des exportations à destination des États-Unis (environ 20,5 milliards de dollars) a contribué à faire reculer les exportations totales de 14,3 %. Cette baisse équivaut, à elle seule, aux exportations de 2011 du Québec vers le reste du monde.

Malgré cette baisse, les États-Unis demeurent la principale destination des marchandises québécoises, avec des ventes de l'ordre de 43 milliards de dollars en 2011 (tableau 19 et carte 6). Cela représente 67,6 % du total des exportations internationales du Québec (figure 2).

Figure 2 Exportations internationales de marchandises selon les régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2011 (%)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

La deuxième région en importance est l'Europe occidentale, qui a reçu un peu plus de 13 % des exportations du Québec en 2011. Les pays de cette région ont reçu tout près de 8,3 milliards de dollars de marchandises en partance du Québec, soit une augmentation de 27 % par rapport à l'année 2000. Les exportations vers l'Europe occidentale ont atteint en 2008 un sommet de près de 9,3 milliards, sommet qui n'est

pas près d'être égalé, considérant le ralentissement économique observé dans les principaux pays de cette région et la faible capitalisation de leurs établissements financiers, qui pourrait se traduire par un resserrement des conditions de crédit.

En plus de la récession qui frappe la Grèce, le Portugal, l'Espagne et l'Italie, l'OCDE prévoyait pour 2012 un fléchissement de la croissance pour les trois plus grandes économies de la zone euro, soit l'Allemagne, la France et l'Italie⁵³. De son côté, après avoir lu des signaux encourageants concernant la performance de l'économie américaine, la Réserve fédérale avait plutôt haussé ses prévisions de croissance, les portant à 3 % pour 2013 et à 3,8 % pour 2014.

Ces perspectives de croissance économique, peu reluisantes, risquent d'être aggravées advenant une poussée soudaine du prix du pétrole, des contractions budgétaires excessives aux États-Unis ou encore une érosion de la confiance des consommateurs liée à un chômage persistant en Europe, ce qui affaiblirait du même coût le commerce et l'emploi.

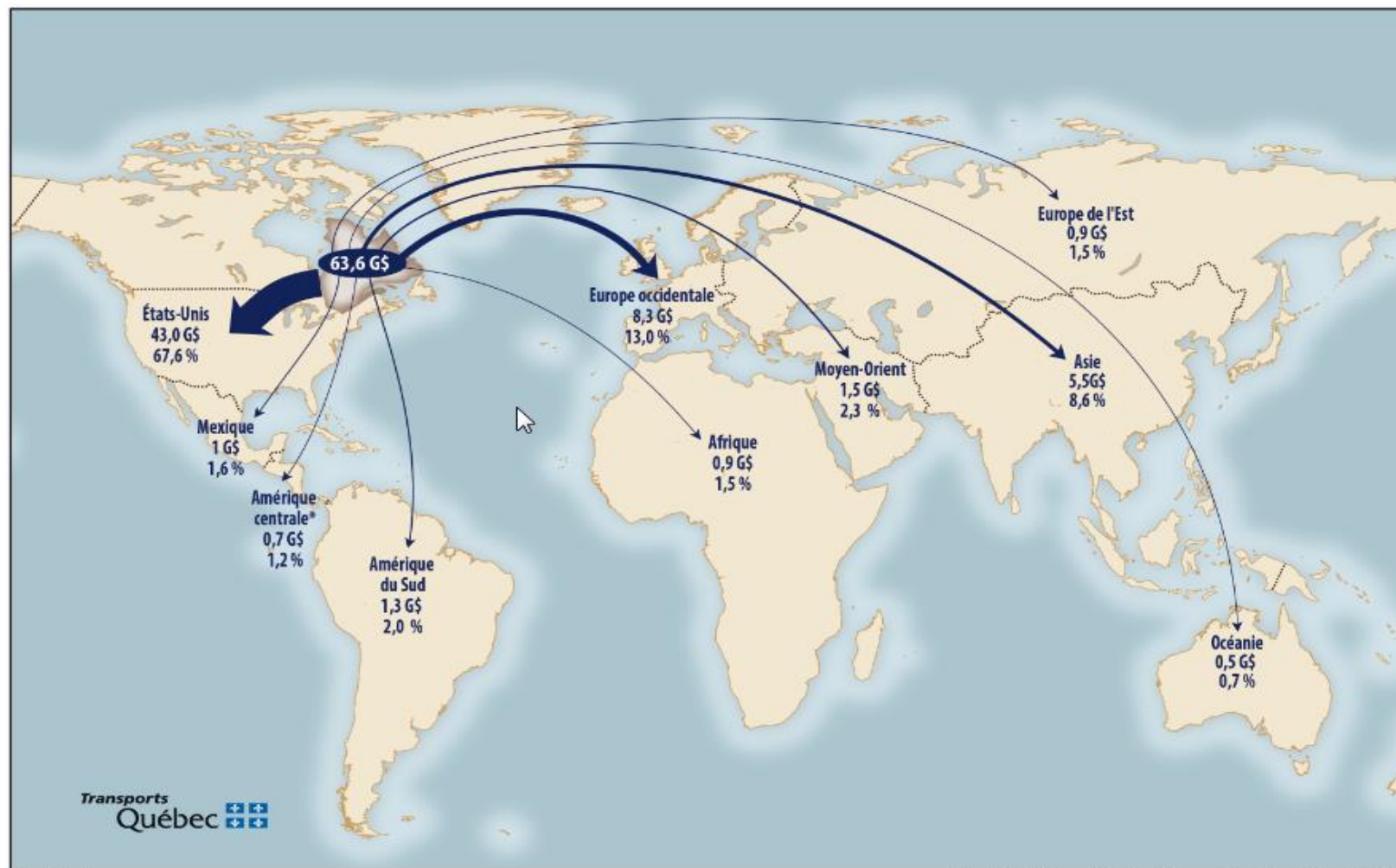
Tableau 19 Exportations selon les régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2000 et 2011 (G\$)

Région du monde	2000		2011		Variation (%)
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	
États-Unis	63,4	85,5	43,0	67,6	-32,2
Europe occidentale	6,5	8,8	8,3	13,1	27,7
Asie	1,8	2,5	5,5	8,6	205,6
Afrique	0,2	0,3	0,9	1,5	350,0
Amérique du Sud	0,5	0,7	1,2	2,0	140,0
Europe de l'Est	0,2	0,3	1,0	1,5	400,0
Mexique	0,2	0,3	1,0	1,6	400,0
Moyen-Orient	0,4	0,6	1,5	2,3	275,0
Amérique du Nord sauf États-Unis	0,7	0,0	0,0	0,0	-100,0
Amérique centrale	0,3	0,4	0,7	1,2	133,3
Océanie	0,4	0,5	0,5	0,7	25,0
TOTAL	74,2	100	63,6	100	-14,3
Monde sauf États-Unis	10,8	14,5	20,5	32,3	89,8

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

53. Base de données du n° 92 des *Perspectives économiques de l'OCDE*.

Carte 6 Valeur des exportations de marchandises du Québec par régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2011 (G\$)



*Sans le Mexique

Compilée et réalisée par le Service de la prospective et des stratégies, Août 2012

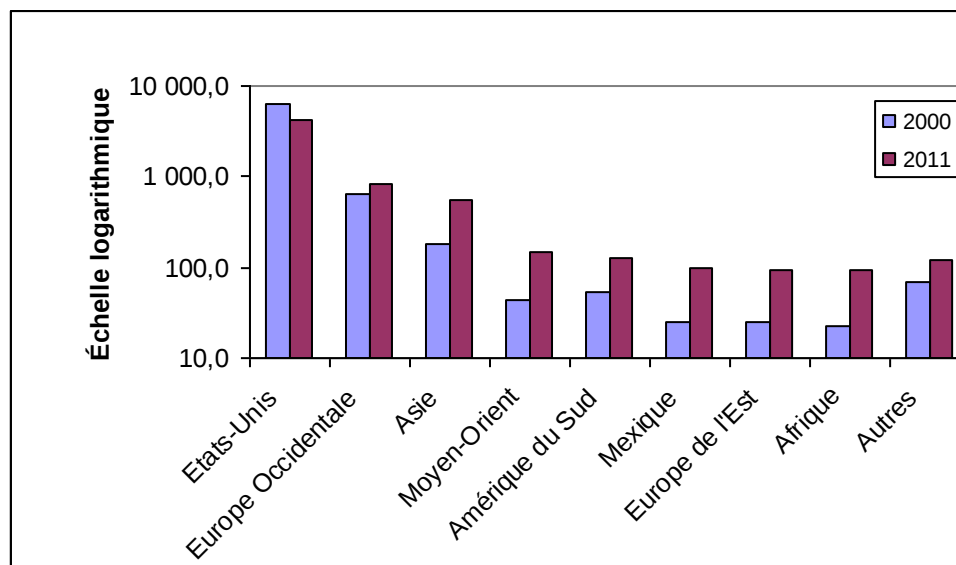
Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

L'Asie se classe au troisième rang en comptant pour 8,6 % (soit 5,5 milliards de dollars) de la valeur des exportations du Québec en 2011 (tableau 19). Même si l'Asie occupait le même rang en 2000, les exportations du Québec qui lui sont destinées ont augmenté de 196 % depuis, réduisant par la même occasion l'écart qui la sépare de l'Europe occidentale. Plus précisément, cet écart est passé de 4,7 milliards de dollars en 2000 à 2,8 milliards en 2011. Considérant les difficultés économiques, financières et budgétaires auxquelles font face ou sont exposés de nombreux pays de cette dernière région, il ne serait pas étonnant que l'Asie la détrône dans un proche avenir. Selon les prévisions de l'OCDE, la Chine et l'Inde sont les seuls pays dont les projections de croissance pour 2013 et 2014 sont supérieures à 5 %.

Si les hausses en pourcentage des exportations vers certaines autres régions sont encore plus spectaculaires, les sommes en jeu sont toutefois relativement faibles. C'est le cas pour l'Afrique (325 %), le Mexique (304 %), l'Europe de l'Est (290 %) et le Moyen-Orient (242 %).

Comme le montre le graphique 12, toutes les régions, à l'exception des États-Unis, ont enregistré des gains nominaux entre 2000 et 2011. Toutefois, ces gains n'ont pas réussi à compenser l'érosion subie par les exportations vers nos voisins du Sud. L'analyse de ces statistiques permet d'affirmer que les exportations du Québec se sont grandement diversifiées au cours de la dernière décennie et que le rattrapage effectué par certaines régions est un signe évident d'une amélioration du pouvoir d'achat de ces dernières.

Graphique 12 Exportations de marchandises du Québec par régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2000 et 2011



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.3 LES EXPORTATIONS PAR PAYS

3.3.1 Les principaux pays en 2011 et leur situation en 2000

En 2011, 86,4 % des exportations du Québec étaient expédiées vers une douzaine de pays (54,9 milliards de dollars sur un total de 63,6 milliards) (tableau 20). À eux seuls, les États-Unis comptaient pour 67,6 % de ce total, ou 78,3 % du « groupe des 12 ». À titre comparatif, la part des États-Unis dans les exportations canadiennes est de 73,7 %. Voilà qui montre toute l'importance que devraient accorder les entreprises québécoises à leurs clients américains. Cette dépendance « naturelle » à l'égard du marché américain restera figée dans le temps vu le fossé qui sépare les États-Unis de leur plus proche poursuivant, la Chine, qui n'a récolté que 3,8 % des exportations internationales du Québec. Or, les exportations vers les États-Unis ont déjà représenté des parts encore plus grandes que ce que l'on a pu observer ces dernières années (85,5 % en 2000, 80,9 % en 1995 et 73 % en 1991).

Tableau 20 Exportations de marchandises du Québec, principaux pays en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

Pays	2011		2000		Variation (%)
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	
États-Unis	43,0	67,6	63,5	85,5	-32,3
Chine	2,4	3,8	0,3	0,4	641,9
Allemagne	1,5	2,4	1,2	1,6	29,8
France	1,4	2,3	0,8	1,1	69,5
Pays-Bas	1,4	2,2	0,6	0,8	132,5
Royaume-Uni	1,2	2,0	2,2	2,9	-42,5
Mexique	1,0	1,6	0,2	0,3	303,6
Japon	0,8	1,3	0,6	0,9	26,9
Russie	0,6	0,9	0,0	0,1	1 285,8
Brésil	0,5	0,9	0,2	0,3	128,2
Belgique	0,5	0,8	0,3	0,4	94,9
Corée du Sud	0,5	0,8	0,1	0,2	312,6
Sous-total	54,9	86,4	70,1	94,5	-21,7
Reste du monde	8,6	13,6	4,1	5,5	111,8
TOTAL	63,6	100,0	74,2	100,0	-14,3

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Parmi les principaux pays partenaires de 2011, les États-Unis et le Royaume-Uni sont les seuls vers lesquels les exportations du Québec ont décliné entre 2000 et 2011. La

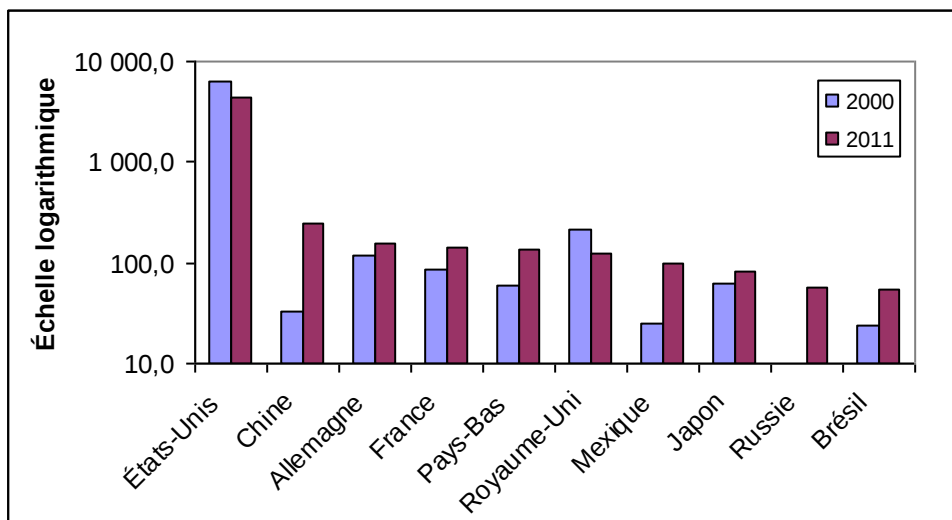
baisse de 20,5 milliards de dollars des exportations du Québec vers les États-Unis a causé un tort considérable à ses exportations internationales puisque les hausses enregistrées du côté des autres pays n'ont comblé que le quart de ce déclin.

En 2000, le Royaume-Uni était le deuxième partenaire du Québec, la province ayant dirigé vers lui près de 3 % (2,2 milliards de dollars) de ses exportations (tableau 21). Si, en 2000, la liste des principaux partenaires comprenait l'Australie et l'Italie, en 2011, ces derniers pays avaient cédé leur place à la Russie et à la Corée du Sud.

Le plus grand accroissement en valeur a été réalisé du côté de la Chine (2,1 milliards de dollars ou 641,9 %). Le seuil du milliard d'augmentation n'a pu être atteint dans aucun autre pays (avec néanmoins près de 800 millions de dollars pour les Pays-Bas et le Mexique). La valeur attribuée aux Pays-Bas est cependant à interpréter avec réserve étant donné que ce pays sert souvent de lieu de transit à plusieurs pays d'Europe, d'où l'incertitude quant à la destination finale des produits.

Un accroissement spectaculaire est observé pour la Russie (1 285,8 %) et, à un degré moindre (300 %), pour le Mexique et la Corée du Sud. Dans ces trois cas toutefois, les valeurs nominales demeurent encore modestes. Les autres partenaires du monde industrialisé qui ont résisté au passage du temps, comme la France, l'Allemagne ou le Japon, ont consolidé leur position; la meilleure croissance étant réalisée par la France qui, de ce fait, talonne de plus près l'Allemagne.

Graphique 13 Exportations internationales de marchandises du Québec par pays, 2000 et 2011



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.3.2 Les principaux pays en 2000 et leur situation en 2011

En 2000, 85,5 % des exportations de marchandises du Québec étaient acheminées vers le marché américain (tableau 21). Même si leur domination s'est grandement amenuisée avec le temps, les États-Unis demeurent encore le principal débouché pour les produits du Québec. Dans une moindre mesure, l'importance du Royaume-Uni a elle aussi décliné, le pays étant passé de la deuxième à la sixième place entre 2000 et 2011. Par ailleurs, malgré une hausse des exportations vers l'Australie et l'Italie, ces deux pays ne font pas partie de la liste des principaux destinataires des produits du Québec en 2011.

En 2000, la Chine se classait huitième parmi les douze principaux marchés d'exportation. Pour soutenir sa croissance économique, elle a eu recours à des importations massives de matières premières, notamment de minerai de fer à partir du Québec (tableau 23). Cela lui a permis de ravir au Royaume-Uni la deuxième place en tant que pays d'exportation du Québec. Le Mexique et le Brésil se sont aussi sensiblement ouverts aux produits du Québec durant la période d'analyse.

Tableau 21 Exportations de marchandises du Québec, principaux pays en 2000 et situation en 2011 (G\$)

Pays	2000		2011		Variation (%)
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	
États-Unis	63,5	85,5	43,0	67,6	-32,3
Royaume-Uni	2,2	2,9	1,2	2,0	-42,5
Allemagne	1,2	1,6	1,5	2,4	29,8
France	0,8	1,1	1,4	2,3	69,5
Japon	0,6	0,9	0,8	1,3	26,9
Pays-Bas	0,6	0,8	1,4	2,2	132,5
Australie	0,3	0,4	0,4	0,6	17,2
Chine	0,3	0,4	2,4	3,8	641,9
Italie	0,3	0,4	0,5	0,7	68,5
Belgique	0,3	0,4	0,5	0,8	94,9
Mexique	0,2	0,3	1,0	1,6	303,6
Brésil	0,2	0,3	0,5	0,9	128,2
Sous-total	70,6	95,1	54,7	86,1	-22,5
Reste du monde	3,6	4,9	8,8	13,9	143,5
TOTAL	74,2	100,0	63,6	100,0	-14,3

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.4 LES EXPORTATIONS PAR PRODUITS

3.4.1 Les principaux produits exportés en 2011 et leur variation par rapport à 2000

Pour éviter que la force de certaines industries du Québec soit dissimulée par une classification trop agrégée, il a été choisi d'analyser les exportations de produits selon la classification à quatre chiffres du Système harmonisé. Cela a permis de découvrir de nouveaux produits qui autrement auraient été ignorés ou se seraient classés à des rangs inférieurs. Une composante spatiale (pays) a été ajoutée pour faire ressortir les plus grands utilisateurs de ces produits.

Ce nouveau classement plus raffiné, en plus d'être différent de la liste globale obtenue au moyen des catégories à deux chiffres (tableau 6, chapitre 2), permet de constater l'absence de trois grands groupes (SH39 : matières plastiques et ouvrages en ces matières; SH85 : machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; SH87 : voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires) et l'apparition d'un nouveau (SH02 : viandes et abats comestibles), grâce aux exportations de viande de porc (SH0203).

Abstraction faite des exportations non classifiables, la dizaine de produits dont les exportations dépassent le milliard de dollars en 2011 représente 36,7 % des exportations totales. Cette liste est largement constituée de produits de première transformation de ressources naturelles, dont l'aluminium, les papiers et cartons, le minerai de fer et le cuivre. Les produits technologiques ont quant à eux généré près du tiers de la valeur des exportations de la liste, et ce, avec seulement deux représentants.

Le groupe des papiers et cartons (SH48) et celui du cuivre sont doublement représentés, ce qui témoigne de l'importance de l'industrie forestière et de celle du cuivre dans l'économie québécoise.

Le Québec demeure un important exportateur d'aluminium sous forme brute. Il a même réussi à accroître ses exportations de plus de la moitié entre 2000 et 2011 (tableau 24), malgré un environnement économique plus concurrentiel en raison de la croissance de l'offre en provenance de la Chine et de la Russie, de la hausse de la productivité de l'industrie et de l'augmentation du recyclage, ce qui a contribué à faire chuter le prix de cette matière depuis le deuxième semestre de 2011.

Le Québec a aussi quadruplé la valeur de ses exportations de minerai de fer et d'huiles de pétrole autres que brutes (hausse de plus de 300 %). Ce dernier cas révèle que c'est presque le tiers de ses importations internationales d'huiles de pétrole non brutes que le Québec a destiné à l'exportation.

Le cuivre s'avère une autre industrie qui a soutenu la croissance des exportations du Québec durant la période. La part des exportations des produits du cuivre (SH74) dans les exportations totales de marchandises est passée de 1,2 % en 2000 à 3,8 % en 2011. Au total, cinq principaux produits ont fait leur apparition en 2011.

Tableau 22 Principaux produits exportés en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

Description des produits (SH4)	2011		2000		Variation (%)
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	
7601 Aluminium sous forme brute	5,7	8,9	3,7	5,0	53,3
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	5,2	8,3	5,4	7,3	-3,1
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	2,4	3,8	1,9	2,6	28,0
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	2,1	3,3	0,5	0,7	307,0
2601 Minerais de fer et leurs concentrés, y compris les pyrites de fer grillées (cendres de pyrites)	1,8	2,9	0,5	0,6	304,6
4801 Papier journal, en rouleaux ou en feuilles	1,6	2,5	3,1	4,1	-47,0
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	1,1	1,8	0,4	0,6	163,8
0203 Viandes des animaux de l'espèce porcine, fraîches, réfrigérées ou congelées	1,1	1,8	0,5	0,6	135,1
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	1,1	1,7	1,5	2,0	-27,2
9901 Transactions des exportations ou importations à faible valeur et marchandises confidentielles	1,0	1,6	1,5	2,0	-31,8
7408 Fils de cuivre	1,0	1,6	0,4	0,5	185,5
Sous-total	24,3	38,3	19,3	26,0	25,9
Autres groupes de produits	39,2	61,7	54,9	74,0	-28,6
TOTAL	63,6	100,0	74,2	100,0	-14,4

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Enfin, signalons une stabilité des exportations des produits de l'aérospatiale et un déclin de celles des produits du bois (papier journal, en rouleaux ou en feuilles, SH4801, et papiers et cartons non couchés, SH4802).

3.4.1.1 Les principales destinations des principaux produits exportés en 2011

Sans surprise, huit des dix principaux produits exportés (tableau 23) étaient surtout destinés aux États-Unis. Les exceptions sont le minerai de fer (SH2601), expédié vers la Chine dans une proportion de 42,8 % (en comparaison de 12,3 % pour les États-Unis), et les produits du porc, destinés au marché japonais à 27,9 %. Les exportations vers le Japon ont cependant été victimes de l'effondrement du prix du porc sur les marchés internationaux au deuxième semestre de 2011 ainsi que des effets des craintes suscitées par la confusion entourant la grippe causée par le virus H1N1,

baptisée « grippe porcine » à tort à ses débuts. Les États-Unis ne sont pas tellement loin, attirant 26,1 % de ces exportations.

Surtout exporté aux États-Unis, le papier journal prend la route de l'Inde dans une proportion de 14,3 %, alors que les exportations de papiers et cartons, non couchés ni enduits (SH4802), sont dirigées vers l'Arabie saoudite, qui en a acheté pour près de 24,2 millions de dollars (2,4 %).

Tableau 23 Principaux produits exportés en 2011 par destinations majeures (M\$)

Description des produits (SH4)	Destination	Valeur (M\$)	Part (%)
7601 Aluminium sous forme brute	États-Unis	4 442,7	78,4
	Pays-Bas	455,1	8,0
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	États-Unis	2 433,5	46,4
	Allemagne	469,2	8,9
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	États-Unis	1 285,6	53,1
	Allemagne	188,5	7,8
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	États-Unis	1 822,9	85,7
	Pays-Bas	94,9	4,5
2601 Minerais de fer et leurs concentrés, y compris les pyrites de fer grillées (cendres de pyrites)	Chine	794,3	42,8
	États-Unis	227,9	12,3
4801 Papier journal, en rouleaux ou en feuilles	États-Unis	713,8	44,1
	Inde	231,0	14,3
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	États-Unis	1 136,8	100,0
	Inde	0,2	0,0
0203 Viandes des animaux de l'espèce porcine, fraîches, réfrigérées ou congelées	Japon	315,1	27,9
	États-Unis	294,9	26,1
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	États-Unis	996,1	91,9
	Arabie saoudite	24,2	2,2
7408 Fils de cuivre	États-Unis	953,8	95,1
	Cuba	11,5	1,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Enfin, l'Allemagne est un bon client pour les produits de haute technologie, dont ceux de la navigation aérienne ou spatiale (SH88) et les réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques (SH84).

Si Cuba est une destination touristique fort appréciée des Québécois, son tissu industriel est loin de susciter les convoitises au sein de la communauté d'affaires. Néanmoins, le Québec a destiné 1,2 % (11,6 millions de dollars) de ses exportations de fils de cuivre à ce pays, ce qui en fait le deuxième partenaire du Québec en 2011 pour ce produit.

3.4.2 Les principaux produits exportés en 2000 et leur situation en 2011

Même si le noyau central des principaux produits exportés par le Québec est relativement stable dans le temps, l'évolution de certains secteurs est toutefois marquante (tableau 24). En 2000, douze groupes de produits ont généré des exportations supérieures à un milliard de dollars, pour un total de 35,1 milliards. En 2011, les exportations de ces mêmes produits n'ont atteint que 20,4 milliards de dollars, pour une part dans les exportations totales de seulement 32,1 %, par rapport à 47,3 % en 2000. Par conséquent, cinq groupes de ces produits, avec à leur tête les produits de téléphonie (SH8517) et les voitures de tourisme (SH8703), sont déchus de leur statut de « principaux produits » exportés en 2011.

Ce changement du portrait des exportations au cours de la décennie 2000 que font ressortir les variations calculées pour les principaux secteurs d'activité reflète les événements marquants, tant structurels que conjoncturels, survenus durant cette période :

- l'implosion de la bulle technologique a balayé les produits de téléphonie, de transmission et de réception de la voix et des images (SH8517) et, à un degré moindre, ceux des circuits intégrés (SH8542) du paysage des produits exportés du Québec en 2011 (l'« effet Nortel » est certainement un facteur explicatif déterminant);
- la fermeture de l'usine d'assemblage de véhicules de promenade de GM à Boisbriand en août 2002 a réduit à néant les exportations de voitures de tourisme (SH8703);
- les délocalisations ont eu raison de l'industrie du meuble (SH9403);
- un climat plus tempéré sur la côte nord-est américaine et une baisse substantielle des prix du gaz naturel pourraient expliquer le déclin des exportations québécoises d'électricité (SH2716) vers les États de la Nouvelle-Angleterre, qui sont les principaux clients. En effet, la consommation de gaz naturel à des fins de production d'électricité aux États-Unis a crû de 38,4 % entre 2000 et 2011⁵⁴;
- la crise immobilière américaine et le déclin des nouvelles mises en chantier aux États-Unis ont grandement nui à l'industrie du bois d'œuvre (SH4407);
- la disponibilité d'une version Internet de tout ce qui s'appelle quotidien d'information a eu des conséquences sur les tirages des versions papier. Ce phénomène s'accroîtra au fil du temps puisque 90 % des éditeurs sondés par l'Alliance for Audited Media (anciennement l'Audit Bureau of Circulations) à la fin de 2012 produisent aussi du contenu pour les appareils mobiles, comparativement à 51 % en

54. U.S. Energy Information Administration, *Annual Energy Review 2011*, Table 8.4a.

2009. La demande de papier journal ne pourra donc être relancée dans de telles circonstances.

Malgré ces nombreux bouleversements, deux secteurs ont tout de même réussi à exporter davantage en 2011 qu'en 2000. Il s'agit de celui de l'aluminium sous forme brute (SH8517) et de celui des turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (SH8411).

Tableau 24 Principaux produits exportés en 2000 et situation en 2011 (G\$)

Description des produits (SH4)	Valeur		Variation (%)
	2000	2011	
8517 Postes téléphoniques, cellulaires, autres appareils pour l'émission, la transmission ou la réception de la voix, d'images ou d'autres données	8,0	0,2	-96,9
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	5,4	5,2	-3,1
7601 Aluminium sous forme brute	3,7	5,7	53,3
4801 Papier journal, en rouleaux ou en feuilles	3,1	1,6	-47,0
8542 Circuits intégrés électroniques	2,8	1,0	-65,3
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	2,6	0,4	-86,5
4407 Bois sciés ou dédossés longitudinalement, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm	2,3	0,6	-72,5
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1,9	2,4	28,0
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	1,5	1,1	-27,2
9901 Transactions des exportations ou importations à faible valeur et marchandises confidentielles	1,5	1,0	-31,8
9403 Autres meubles et leurs parties	1,3	0,5	-65,2
2716 Énergie électrique	1,1	0,9	-16,2
Sous-total	35,1	20,4	-41,9
Autres groupes de produits	39,1	43,2	10,5
TOTAL	74,2	63,6	-14,3

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

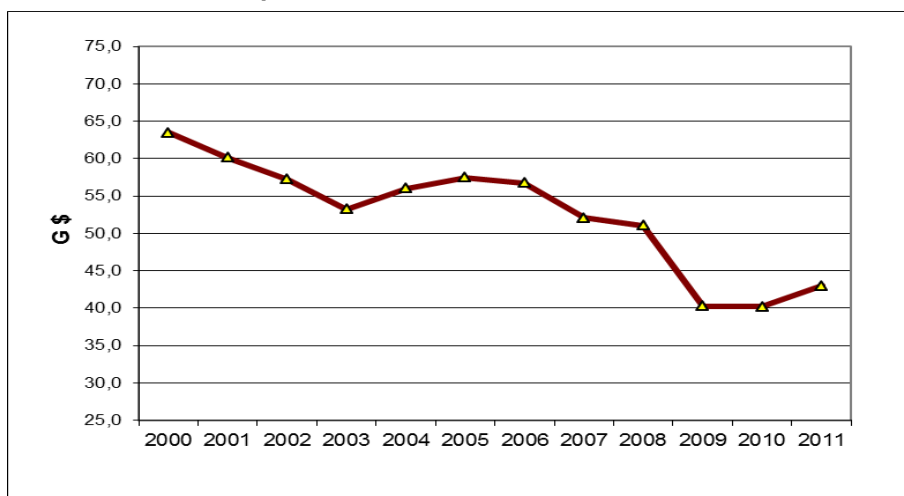
L'industrie de la navigation aérienne ou spatiale (SH8802) semble avoir mieux résisté que tous les autres secteurs avec un déclin de seulement 3,1 % entre 2000 et 2011. Ce dernier atteint cependant 38,2 % si 2003 est choisie comme année de référence.

Les exportations d'électricité (SH2716) ont baissé de 16,2 %, un déclin relativement modeste en comparaison de celui de la majorité des autres secteurs.

3.5 LES EXPORTATIONS PAR RÉGIONS ET DIVISIONS AMÉRICAINES

Entre 2000 et 2011, les exportations de marchandises du Québec vers les États-Unis ont reculé de 32,3 % (63,4 milliards de dollars en 2000, comparativement à 43 milliards en 2011), alors que celles destinées au reste du monde ont presque doublé (91,7 %). Le regain de croissance des exportations totales observé entre 2010 et 2011 est toutefois encourageant. En effet, même si, en pourcentage, cette croissance est légèrement plus élevée pour le reste du monde, en valeur, elle est alimentée à plus de 63 % par les Américains.

Graphique 14 Évolution des exportations de marchandises vers les États-Unis, 2000-2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.5.1 Les exportations par régions et leur variation par rapport à 2000

La région **Nord-est** regroupe les États de la Nouvelle-Angleterre, de l'Atlantique et du Centre nord-est. Elle constitue une cible de choix pour les exportateurs québécois vu sa proximité, sa force économique et son important bassin de population. En témoignent les marchandises que les entreprises du Québec lui ont acheminées en 2011, d'une valeur de 25,8 milliards de dollars. Cependant, bien que cette région demeure le marché le plus important pour le Québec, sa part est restée sensiblement la même en 2011 qu'en 2000 (autour de 60 %).

La région **Sud** est formée par les États de la Côte sud-est, du Centre sud-est et du Centre sud-ouest. Dans les années 1990, les corridors commerciaux longeant la côte est ont favorisé l'accès du Québec à ce marché, qui est devenu le deuxième en importance pour la province. Malgré le déclin global des exportations à destination du Sud, cette région abrite la seule division (Centre sud-ouest) vers laquelle les exportations du Québec ont crû entre 2000 et 2011 (tableau 26).

Tableau 25 Valeur et variation des exportations par régions, 2000 et 2011 (G\$)

Région	2000		2011		Variation	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	Valeur	%
Nord-est	38,2	60,2	25,8	60,2	-12,2	-32,5
Sud	17,2	27,1	12,5	29,1	-4,7	-27,3
Ouest	7,0	11,0	4,3	9,9	-2,8	-40,0
Autres États	1,0	1,6	0,3	0,7	-0,7	-70,0
TOTAL	63,4	100,0	43,0	100,0	-20,4	-32,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Enfin, la région **Ouest** rassemble les États des divisions Centre nord-ouest, Montagnes et Pacifique. La valeur des exportations vers ce marché est relativement modeste, ne représentant qu'à peine 10 % des exportations du Québec vers les États-Unis. Les exportations vers cette région ont enregistré le plus fort déclin en pourcentage, mais ne contribuent qu'à 13,7 % de la baisse des exportations vers les États-Unis.

3.5.2 Les exportations par divisions et leur variation par rapport à 2000

En 2011, les exportations du Québec vers les États-Unis se sont élevées à près de 43 milliards de dollars. Du nombre, 25,8 milliards de dollars de marchandises, soit 60,2 %, avaient les divisions du Nord-est pour destination. La division Atlantique, reposant surtout sur la force et le dynamisme économique de l'État de New York, occupe la première place dans sa région en comptant pour 40,3 % des exportations destinées à cette dernière (24,3 % des exportations vers les États-Unis). La division Centre nord-est arrive en deuxième position avec 31 % et la Nouvelle-Angleterre ferme la marche avec 28,7 %.

La région Sud constitue aussi un bon débouché pour les produits du Québec, avec 12,5 milliards de dollars d'exportations. Son axe sud-est est le principal couloir emprunté par les exportations du Québec en 2011 : il attire 71,2 % des exportations vers la région Sud. Il faut aussi souligner la performance individuelle de la division Centre sud-ouest (la seule qui affiche une hausse), et de la Côte sud-est, qui compte six États ayant reçu chacun plus de 500 millions de dollars de marchandises exportées par le Québec en 2011. La division Centre sud-ouest est essentiellement représentée par le Texas (qui attire 80 % des exportations vers la division).

Enfin, la région Ouest ferme la marche avec 4,3 milliards de dollars. La logique voulant que la distance constitue un frein aux échanges est respectée puisque les divisions éloignées ont récolté moins de 10 % des exportations du Québec vers les États-Unis. Notons que la division Pacifique a récolté près de 42 % des exportations destinées à la région Ouest et qu'à son tour, la Californie a attiré 62 % de celles destinées à sa

division. La division Montagnes a enregistré la plus forte baisse en pourcentage (61,1 %), mais, comme pour les autres divisions de la région Ouest, les sommes en jeu sont relativement modestes.

En résumé, le déclin de 32,2 % des exportations du Québec vers les États-Unis est surtout attribuable à la baisse des exportations vers la région Nord-est. Cette région compte pour 60,8 % du déclin total, et la division Atlantique est celle qui s'est repliée le plus (54 % du déclin régional). Les exportations vers les autres régions et divisions, à l'exception de la division Centre sud-est, ont toutes baissé à des taux variant entre 22,7 % (Centre nord-ouest) et 61,1 % (Montagnes). La hausse des exportations dirigées vers la division Centre sud-ouest, approchant le milliard, ne pouvait faire contrepois à l'effondrement de 4,4 milliards (48,1 %) de celles acheminées vers la Côte sud-est.

Tableau 26 Valeur et variation des exportations par divisions, 2000 et 2011 (G\$)

Division	2000		2011		Variation	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	Valeur	%
Atlantique	17,1	27,0	10,4	24,3	-6,7	-39,2
Centre nord-est	11,1	17,5	8,0	18,6	-3,1	-27,9
Nouvelle-Angleterre	10,0	15,8	7,4	17,4	-2,6	-26,0
TOTAL NORD-EST	38,2	60,2	25,8	60,2	-12,4	-32,5
Côte sud-est	9,2	14,5	4,8	11,3	-4,4	-48,1
Centre sud-est	4,8	7,6	4,1	9,5	-1,2	-25,0
Centre sud-ouest	3,2	5,0	3,6	8,3	0,9	28,1
TOTAL SUD	17,2	27,1	12,5	29,1	-4,7	-27,3
Pacifique	3,0	4,7	1,8	4,3	-1,2	-40,0
Centre nord-ouest	2,2	3,5	1,7	3,9	-0,5	-22,7
Montagnes	1,8	2,8	0,8	1,8	-1,1	-61,1
TOTAL OUEST	7,0	11,0	4,3	9,9	-2,8	-40,0
Autres États	1,0	1,6	0,3	0,7	-0,7	-70,0
TOTAL ÉTATS-UNIS	63,4	100,0	43,0	100,0	-20,4	-32,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.5.3 Les principaux produits exportés

3.5.3.1 Les principaux produits exportés en 2011 et leur variation par rapport à 2000

Sauf pendant la période de la bulle technologique, les exportations du Québec vers les États-Unis ont de tout temps reposé, et continuent de le faire, sur les matières

premières (mines et forêts) et le secteur de l'aérospatiale. En 2011, la valeur des exportations était véritablement supérieure au milliard de dollars pour cinq produits de niveau SH4⁵⁵. Les exportations de ces cinq produits totalisaient 11,1 milliards, ce qui représentait 29,7 % des exportations destinées aux États-Unis. Pour les dix principaux produits répertoriés dans le tableau 27, ce dernier pourcentage s'élevait à 36,8 %.

Tableau 27 Principaux produits exportés vers les États-Unis en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

Description des produits (SH4)	2011		2000		Variation (%)
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	
7601 Aluminium sous forme brute	4,4	10,3	3,3	5,2	35,7
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	2,4	5,7	4,0	6,3	-39,5
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	1,8	4,2	0,5	0,8	253,9
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1,3	3,0	1,3	2,0	-2,8
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	1,1	2,6	0,4	0,6	187,0
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	1,0	2,3	1,4	2,2	-30,1
7408 Fils de cuivre	1,0	2,2	0,4	0,6	171,7
7106 Argent sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	0,9	2,2	0,2	0,3	357,5
8542 Circuits intégrés électroniques	0,9	2,1	2,7	4,2	-66,2
2716 Énergie électrique	0,9	2,1	1,1	1,7	-16,2
Sous-total	15,8	36,8	15,3	24,1	3,3
Autres groupes de produits	27,2	63,2	48,1	75,9	-43,6
TOTAL États-Unis	43,0	100,0	63,4	100,0	-32,3

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

L'aluminium sous forme brute (SH7601) arrive en tête de liste des principaux produits exportés vers les États-Unis depuis 2006. Le prix de cette matière, après une embellie au premier trimestre de 2011, a connu un déclin qui a retranché près de 30 % du sommet atteint en avril de la même année. Toutefois, sur l'ensemble de la période d'analyse, les exportations d'aluminium ont enregistré un gain de 35,7 %, passant de 3,3 milliards de dollars en 2000 (troisième position) à 4,4 milliards en 2011.

55. Le tableau 27 en contient deux de plus en raison de l'arrondissement des données.

Les produits de l'aérospatiale (SH8802) jouent encore un rôle important dans l'économie québécoise, même si les exportations vers les États-Unis ont chuté de 39,5 % depuis 2000. Après avoir dominé les exportations en sol américain entre 2001 et 2005, ces produits conservent le deuxième rang depuis 2006.

La valeur des exportations du Québec vers les États-Unis a globalement diminué de près de 20,5 milliards de dollars entre 2000 et 2011. Certains secteurs ont évidemment souffert plus que d'autres. En effet, tous les principaux produits de 2011 qui avaient également ce statut en 2000 (tableau 27) ont affiché des taux de croissance négatifs, à l'exception de l'aluminium sous forme brute.

Les circuits intégrés (SH8542) ont eux aussi subi une forte baisse. L'industrie des papiers et cartons en est une autre qui a été malmenée, subissant une réduction de 30,1 % de ses exportations.

Les produits qui ont largement contribué à soutenir les exportations québécoises en 2011 sont les suivants :

- les produits du cuivre, SH7403 et SH7408, avec des taux de croissance respectifs de 187,0 % et 171,7 %;
- les huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que brutes (SH2710), avec une croissance de 253,9 %;
- l'argent sous formes brutes, mi-ouvrées ou en poudre (SH7106), dont les exportations ont presque quadruplé, établissant un record de croissance de 357,5 %.

Il faut noter que ces quatre groupes de produits constituent des révélations, dans le sens où ils étaient loin de faire partie de la liste des principaux produits exportés en 2000. Dans le cas des huiles de pétrole, il s'agit certainement d'exportations d'une partie des importations internationales du Québec.

3.5.3.1.1 Les principaux produits exportés en 2011 par principales destinations

En plus de mettre en évidence les secteurs d'activité du tissu industriel québécois qui participent activement au commerce international en 2011, les données du tableau 28 renseignent sur l'intensité géographique par produits des exportations. Il est à noter qu'à l'exception de l'aluminium sous forme brute (SH7601) et des turboréacteurs et autres turbines à gaz (SH8411), tous les principaux produits alimentent majoritairement les marchés du Nord-est. De plus, la principale division de destination de chacun des 10 principaux produits exportés vers les États-Unis en 2011 est soit la Nouvelle-Angleterre, soit la division Atlantique, 7 fois sur 10 (tableau 28).

Les trois produits qui ont pris le chemin d'une autre division sont les suivants : l'aluminium sous forme brute, qui est exporté à 47,7 % vers la division Centre sud-est; les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (20 % vers la Côte sud-est et 19,2 % vers le Centre sud-ouest); et enfin les cartons et papiers non couchés utilisés pour l'écriture, qui alimentent le marché du Centre nord-est, une autre division de la région Nord-est, dans une proportion de 30,2 %.

Tableau 28 Principaux produits exportés par principales divisions, 2011 (G\$)

Description des produits (SH4)	Total	Division	Valeur	%
7601 Aluminium sous forme brute	4,4	Centre sud-est	2,1	47,7
		Atlantique	0,9	20,1
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	2,4	Nouvelle-Angleterre	1,1	46,7
		Centre sud-ouest	0,9	36,3
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	1,8	Atlantique	1,1	60,2
		Nouvelle-Angleterre	0,6	30,3
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1,3	Côte sud-est	0,3	20,0
		Centre sud-ouest	0,2	19,2
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	1,1	Nouvelle-Angleterre	0,5	40,3
		Atlantique	0,3	25,3
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	1,0	Centre nord-est	0,3	30,2
		Atlantique	0,3	25,7
7408 Fils de cuivre	1,0	Atlantique	0,6	63,0
		Centre nord-est	0,3	29,8
7106 Argent sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	0,9	Atlantique	0,9	96,7
		Nouvelle-Angleterre	0,0	1,9
8542 Circuits intégrés électroniques	0,9	Nouvelle-Angleterre	0,9	95,3
		Atlantique	0,0	2,1
2716 Énergie électrique	0,9	Nouvelle-Angleterre	0,6	65,3
		Atlantique	0,3	33,0
Sous-total	15,8		12,2	
Autres groupes de produits	27,2			
TOTAL États-Unis	43,0			

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.5.3.2 Les principaux produits exportés en 2000 et leur situation en 2011

En 2000, les exportations de biens du Québec vers les États-Unis étaient dominées par les produits des télécommunications, du bois (bois d'œuvre, papier journal, cartons et meubles), de l'aérospatiale et de la construction automobile (tableau 29). Cette année-là, onze groupes de produits comptaient des exportations supérieures au milliard de dollars, comparativement à seulement cinq en 2011. Après avoir représenté une part de près de 46,4 % des exportations destinées aux États-Unis en 2000, ces cinq produits constituaient à peine 30 % de celles de 2011. Les bouleversements économiques

survenus durant la période⁵⁶ prennent tout leur sens dans le contexte du principal marché d'exportation du Québec, en l'occurrence les États-Unis.

Tableau 29 Principaux produits exportés en 2000 et situation en 2011 (G\$)

Description des produits (SH4)	Valeur		Variation (%)
	2000	2011	
8517 Postes téléphoniques, cellulaires, autres appareils pour l'émission, la transmission ou la réception de la voix, d'images ou d'autres données	7,2	0,1	-98,3
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	4,0	2,4	-39,5
7601 Aluminium sous forme brute	3,3	4,4	35,7
8542 Circuits intégrés électroniques	2,7	0,9	-66,2
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	2,5	0,2	-91,8
4801 Papier journal, en rouleaux ou en feuilles	2,5	0,7	-71,4
4407 Bois sciés ou dédossés longitudinalement, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm	2,0	0,5	-75,9
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	1,4	1,0	-30,1
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1,3	1,3	-2,8
9403 Autres meubles et leurs parties	1,3	0,4	-66,5
2716 Énergie électrique	1,1	0,9	-16,2
Sous-total	29,4	12,9	-56,1
Autres groupes de produits	34,0	30	-11,8
TOTAL États-Unis	63,4	43,0	-32,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Les deux secteurs qui ont écopé le plus, avec des baisses des exportations de plus de 90 %, sont les produits de téléphonie et autres appareils de réception et de transmission de la voix et des images (SH8517) et la construction automobile (SH8703 : voitures de tourisme et autres véhicules de transport de personnes).

Dans le premier cas, la baisse de 98,3 % des exportations s'explique par l'effondrement de l'« empire Nortel⁵⁷ », qui a longtemps soutenu la croissance de ses ventes grâce à des manipulations comptables. Après avoir essayé pendant de nombreuses années de

56. Voir la section 3.4.2.

57. Sa capitalisation boursière a frôlé les 400 milliards de dollars et a déjà représenté plus du tiers de la capitalisation de la bourse de Toronto.

présenter des états financiers conformes, l'entreprise Nortel s'est finalement mise à l'abri de ses créanciers en janvier 2009, avant que ses derniers actifs ne soient vendus aux enchères en juin 2011.

Dans le deuxième cas, la chute de 91,8 % des exportations de voitures de promenade (SH8703) est essentiellement attribuable à la fermeture en 2002 de l'usine d'assemblage de véhicules de General Motors à Boisbriand.

L'industrie du bois d'œuvre arrive en troisième position, avec une baisse de 75,9 %. Les nombreux litiges commerciaux entre le Canada et les États-Unis concernant les subventions, ainsi que l'appréciation considérable du dollar canadien, ont grandement nui aux exportations du Québec. En aval, les autres produits de transformation du bois n'ont pas été épargnés, le papier journal ayant encaissé des baisses de 71,4 % et, à un degré moindre, les papiers et cartons non couchés ayant connu un recul de 30,1 %.

L'industrie du meuble a quant à elle enregistré la cinquième baisse en importance (-66,5 %). Elle a surtout souffert des délocalisations et de l'approvisionnement du marché américain à partir de la Chine.

Dans ces circonstances, le recul de seulement 2,8 % de la valeur des exportations des turboréacteurs et autres turbines à gaz (SH8411) peut être vu comme un exploit. Avec des ventes relativement identiques, ces produits sont passés de la neuvième place en 2000 à la quatrième en 2011.

En résumé, sur les onze produits dont les exportations étaient supérieures à un milliard de dollars en 2000, sept n'ont pas pu atteindre ce niveau en 2011. L'aluminium sous forme brute est le seul produit qui a vu ses exportations augmenter en 2011 (+35,7 %) par rapport à 2000 et il est l'un des quatre produits à avoir maintenu un niveau d'exportation supérieur ou égal au seuil du milliard (SH7601, SH8802, SH8411 et SH4802). Les papiers et cartons non couchés (SH4802) ont pour leur part raté cette cible, mais d'à peine 4 millions de dollars.

3.5.4 Les exportations par modes de transport

Le chapitre précédent a rapporté que les échanges commerciaux du Québec avec les États-Unis se faisaient par la **route** dans une proportion de 61,4 %. Ce pourcentage est encore plus élevé pour les exportations, atteignant 64,5 %. C'est la division Atlantique qui a eu le plus souvent recours à ce mode de transport, employé pour 77,8 % des exportations vers cette dernière. Un pourcentage aussi élevé est observé pour les exportations destinées aux divisions Montagnes (77,6 %) et Centre nord-ouest (72,7 %), malgré leur éloignement. Les exportations vers le Centre sud-est ne sont pour leur part acheminées par la route que dans une proportion de 37,4 %, ce moyen de transport concédant par la même occasion, et ce, pour la seule et unique fois, la première position à un autre mode : le chemin de fer (tableau 30).

En deuxième position se trouve le **chemin de fer**, avec une part globale de 19,8 % des exportations du Québec vers les États-Unis (carte 7). Ce mode de transport est plus

populaire pour les exportations vers le Centre sud-est, qu'il achemine à 60,5 %. Rappelons que 47,7 % des exportations d'aluminium sous forme brute (SH7601) du Québec vers les États-Unis sont destinées à cette division (tableau 28) et que le rail est le mode de transport le plus adapté pour le transport de ce genre de marchandises à faible valeur ajoutée et à densité élevée.

Tableau 30 Ventilation des exportations par divisions et modes de transport, 2011 (G\$)

Division	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres		Total
	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	
Atlantique	0,2	2,2	1,0	9,7	0,8	7,5	8,1	77,8	0,3	2,9	10,4
Centre nord-est	0,3	4,2	1,7	20,8	0,5	5,7	5,5	69,0	0,0	0,2	8,0
Nouvelle-Angleterre	1,2	16,6	1,0	13,0	0,1	0,8	4,6	61,8	0,6	7,8	7,5
Côte sud-est	0,4	7,3	1,2	24,0	0,3	6,3	3,0	62,4	0,0	0,0	4,8
Centre sud-est	0,0	0,9	2,5	60,5	0,0	1,2	1,5	37,4	0,0	0,0	4,1
Centre sud-ouest	1,1	29,6	0,6	16,3	0,2	6,9	1,7	47,1	0,0	0,0	3,6
Pacifique	0,3	16,6	0,3	14,9	0,0	0,4	1,3	68,1	0,0	0,0	1,8
Centre nord-ouest	0,2	10,7	0,3	16,5	0,0	0,0	1,2	72,7	0,0	0,0	1,7
Montagnes	0,1	16,3	0,0	6,1	0,0	0,0	0,6	77,6	0,0	0,0	0,8
TOTAL	3,9	9,0	8,4	19,8	1,9	4,5	27,5	64,5	0,9	2,1	42,6

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Le rail est bien entendu très peu employé pour les exportations vers la division Atlantique (9,7 %), pour des raisons de proximité, et vers les Montagnes (6,1 %), pour des raisons de relief.

La troisième position revient au **transport aérien**, qui est responsable de l'acheminement de 9 % des exportations du Québec vers les États-Unis. Ce mode de transport a enregistré sa meilleure performance, derrière le routier cependant, en portant sa part à 29,6 % des exportations vers le Centre sud-ouest. Ce mode est souvent sollicité pour le transport de marchandises à haute valeur ajoutée et sur de grandes distances. Ces deux critères sont réunis pour les exportations effectuées vers cette dernière destination, celles-ci étant constituées à 38,7 % de produits de navigation aérienne ou spatiale (SH88) et de réacteurs nucléaires, machines, appareils et engins mécaniques ou de leurs parties (SH84).

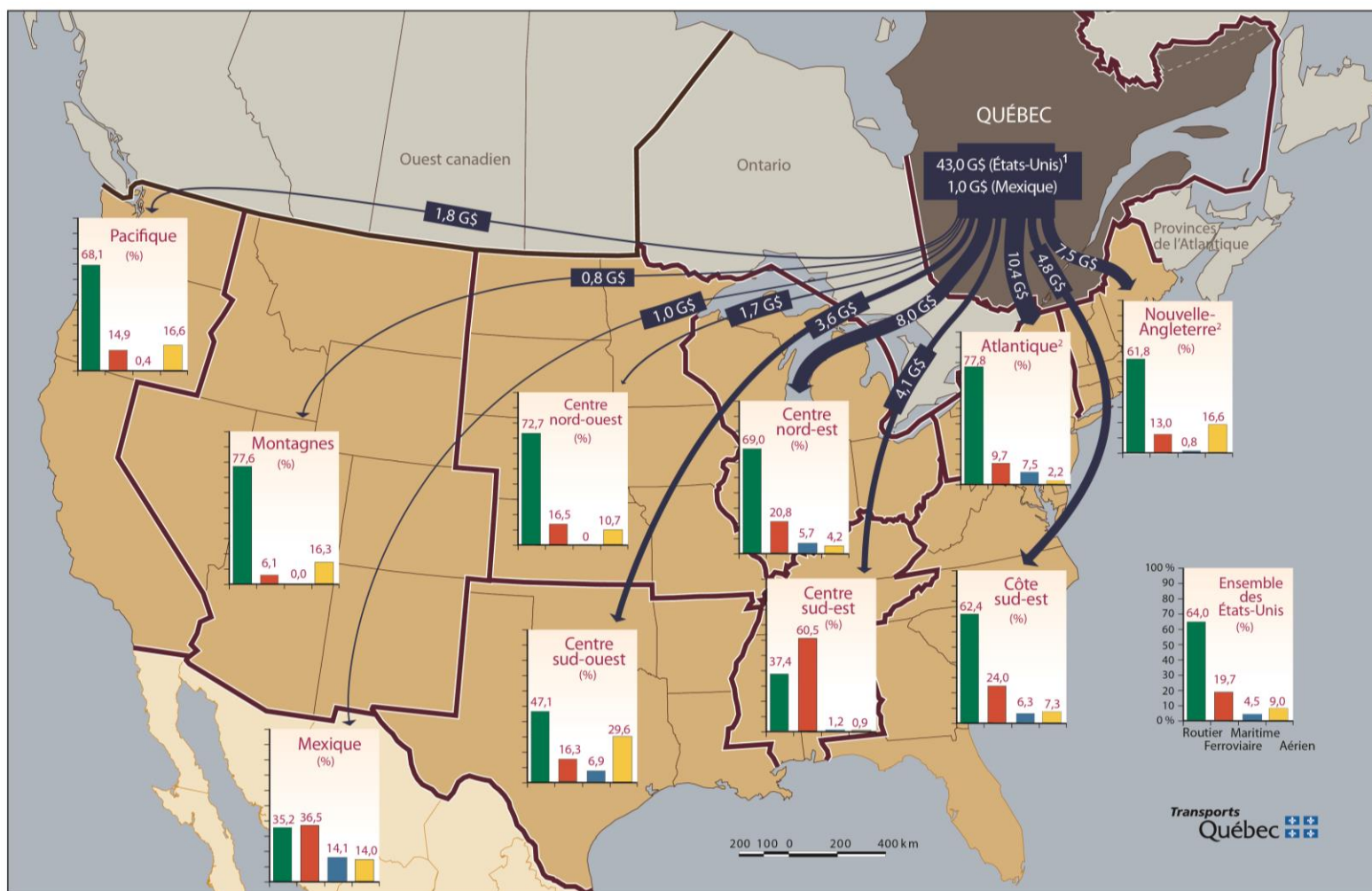
Fait inusité, la proximité ne semble pas nuire outre mesure au transport aérien en ce qui concerne les exportations vers la Nouvelle-Angleterre puisque l'avion surpasse le rail

de quelques points de pourcentage. La part de ce mode y est sensiblement la même que pour les divisions Pacifique et Montagnes, soit environ 16 %.

Enfin, le **transport maritime** n'a récolté qu'une part de 4,5 % des exportations vers les États-Unis. Avec la division Atlantique, le transport maritime a réussi à hisser sa part à 7,5 %. Malgré la proximité de ce marché, étant donné que les deux premiers produits exportés par le Québec vers cette division donnant sur l'océan Atlantique sont les combustibles minéraux (SH27) et l'aluminium sous forme brute (SH76), le transport maritime pourrait présenter un certain avantage. Les autres divisions qui jouissent d'un tel accès à un plan d'eau pour lesquelles le transport maritime représente une part modeste d'environ 6 % du transport sont le Centre nord-est (voie maritime Saint-Laurent–Grands-Lacs), la Côte sud-est et le Centre sud-ouest (golfe du Mexique).

Terminons par un mot sur le **Mexique**, vers lequel le Québec a exporté pour un peu plus d'un milliard de dollars de marchandises en 2011. Cette somme placerait le Mexique au 15^e rang dans un classement par États, position qu'il n'a cessé d'améliorer au cours des dernières années (24^e rang en 2007). Le Mexique est accessible par les quatre modes de transport, lesquels se partagent ce marché ainsi : d'un côté, les transports routier et ferroviaire acheminent 36 % des exportations chacun et, de l'autre, les transports aérien et maritime en transportent 14 % chacun.

Carte 7 Valeur des exportations du Québec vers les États-Unis et le Mexique et parts modales, 2011 (G\$)



1: Comprend la catégorie «Autres États» qui n'est pas incluse dans les neuf régions de recensement.

2: Pour la Nouvelle-Angleterre, 0,6 G\$ soit 7,8 % sont inclus dans la catégorie «Autres modes» principalement pour le transport de l'électricité et du gaz naturel.

Pour la région de l'Atlantique, c'est 0,3 G\$, soit 2,9 %. Pour les autres régions la part attribuée à la catégorie «Autres modes» représente des valeurs infimes (inférieures ou égales à 0,2 %).

Sources : Statistique Canada, Commerce international de marchandises.

Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable, juin 2012.

Service de l'économie, de la prospective et des stratégies
Direction de la planification
Août 2014

Transports
Québec

3.5.5 Les exportations par États

3.5.5.1 Les principaux États en 2011 et leur situation en 2000

En 2011, les exportations de marchandises du Québec vers les États-Unis se sont élevées à 43,0 milliards de dollars, dont près des trois quarts (72,7 %) étaient dirigés vers quatorze principaux États⁵⁸ (tableau 31). Ce groupe est largement dominé par l'État de New York, qui en attire 18,9 % (ou 5,9 milliards). En recevant un tel niveau d'exportations, l'État de New York s'arroge le premier rang des partenaires commerciaux internationaux du Québec, suivi dans l'ordre par le Texas, la Pennsylvanie, le Tennessee et le Vermont. La Chine n'arrive à ce chapitre qu'au sixième rang, avec 2,4 milliards.

Tableau 31 Principaux États d'exportation en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

État	2011		2000		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
New York	5,9	13,9	11,3	17,8	-47,4
Texas	2,9	6,7	3,7	5,8	-23,0
Pennsylvanie	2,7	6,3	3,1	4,9	-14,7
Tennessee	2,6	6,0	1,1	1,7	136,8
Vermont	2,5	5,8	4,7	7,4	-46,6
Connecticut	2,1	4,9	1,3	2,0	61,2
Ohio	2,1	4,9	2,2	3,5	-5,5
Illinois	2,0	4,8	2,8	4,4	-26,1
Michigan	2,0	4,7	3,9	6,1	-48,4
New Jersey	1,8	4,1	2,7	4,2	-33,5
Massachusetts	1,2	2,7	2,3	3,6	-49,4
Californie	1,1	2,7	2,1	3,3	-44,5
Indiana	1,1	2,6	1,3	2,0	-11,0
Kentucky	1,1	2,6	1,5	2,4	-27,6
Sous-total	31,2	72,7	44,0	69,4	-29,2
Autres États	11,7	27,3	19,4	30,6	-39,4
TOTAL	43,0	100,0	63,4	100,0	-32,3

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

La Chine est d'ailleurs le seul pays, à l'exception des États-Unis, vers lequel le Québec a exporté des marchandises d'une valeur excédant les 2 milliards de dollars en 2011.

58. États vers lesquels les exportations du Québec sont supérieures au milliard de dollars.

Les États-Unis comptent neuf États qui ont atteint ce seuil cette même année. Les exportations vers ces États ont totalisé près de 24,9 milliards de dollars, un niveau largement plus élevé que les 20,6 milliards destinés au reste du monde.

La baisse des exportations du Québec vers les États-Unis a touché bon nombre des principaux États. En valeur, ceux-ci ont reçu près de 12,9 milliards de dollars d'exportations en moins par rapport à 2000, ce qui équivaut à près de 59 % de la baisse totale. Malgré tout, les principaux États ont quand même accru de quelques points de pourcentage leur part dans les exportations totales du Québec vers les États-Unis (72,7 % en 2011 par rapport à 69,5 % en 2000). Les seuls États vers lesquels le Québec a accru ses exportations durant la période sont le Tennessee (136,8 %) et le Connecticut (61,2 %).

3.5.5.1.1 Les principaux États de destination des principaux produits exportés en 2011

Le tableau 32 présente les deux premiers produits exportés vers chacun des principaux États listés plus haut. Il est à remarquer que certains États comblent l'essentiel de leurs besoins en consommations intermédiaires au moyen de produits du Québec. À titre d'exemple, en comparant les données de l'ISQ et de Statistique Canada avec celles de l'U.S. Census Bureau, il est facile de conclure que le Tennessee importe l'intégralité de son aluminium brut (SH7601) du Québec.

Le Michigan est aussi un grand consommateur des produits de l'aluminium du Québec. En témoignent les 42,9 % des exportations du Québec qui sont constitués par deux produits de l'aluminium (SH7601 et SH7606). Cette situation rarissime où les deux premiers produits importés par un État appartiennent à la même classe SH2 est également observée pour les produits du cuivre (SH7403 et SH7408) exportés vers l'Indiana.

L'aluminium sous forme brute est le premier produit exporté vers quatre États au sein desquels l'industrie automobile occupe une partie respectable de l'activité manufacturière, à savoir le Tennessee, l'Ohio, le Michigan et le Kentucky. Il est à noter que les alliages d'aluminium sont de plus en plus employés dans la fabrication des voitures de promenade et des véhicules industriels, les économies de poids réalisées se traduisant par une réduction de la consommation d'hydrocarbures et une amélioration de la sécurité routière (réduction de la distance de freinage).

L'industrie aérospatiale est, quant à elle, fortement représentée dans les exportations vers le Connecticut (53,5 %) et le Texas (30,9 %). De plus, le Québec alimente en huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que brutes (SH2710), les États de New York, du Vermont et du New Jersey.

Les produits du bois (SH4801 et SH4802) n'apparaissent chacun dans le palmarès qu'à une reprise.

Tableau 32 Premiers produits exportés vers les principaux États, 2011 (G\$)

État	Valeur	Description des produits (SH4)	Part (%)
New York	5,9	7106 Argent sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	14,8
		2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	13,4
Texas	2,9	8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	30,9
		3004 Médicaments constitués de produits mélangés ou non mélangés	8,4
Pennsylvanie	2,7	4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	6,0
		7605 Fils en aluminium	5,4
Tennessee	2,6	7601 Aluminium sous forme brute	62,9
		4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	4,2
Vermont	2,5	8542 Circuits intégrés électroniques	34,7
		2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	16,5
Connecticut	2,1	8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	53,5
		7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	21,6
Ohio	2,1	7601 Aluminium sous forme brute	9,9
		2601 Minerais de fer et leurs concentrés, y compris les pyrites de fer grillées (cendres de pyrites)	8,2
Illinois	2,0	8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	8,1
		8903 Yachts et autres bateaux et embarcations de plaisance ou de sport; bateaux à rames et canoës	6,8
Michigan	2,0	7601 Aluminium sous forme brute	27,1
		7606 Tôles et bandes en aluminium, d'une épaisseur excédant 0,2 mm	15,8
New Jersey	1,8	2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	16,0
		7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	12,0
Massachusetts	1,2	0306 Crustacés même décortiqués, vivants, frais, réfrigérés, congelés, séchés, salés, etc.	9,4
		4801 Papier journal, en rouleaux ou en feuilles	6,7
Californie	1,1	8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	4,1
		4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	3,2
Indiana	1,1	7408 Fils de cuivre	17,0
		7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	15,9
Kentucky	1,1	7601 Aluminium sous forme brute	41,3
		8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	10,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.5.5.2 Les principaux États en 2000 et leur situation en 2011

La comparaison des données des tableaux 31 et 33 montre que le nombre des principaux États s'est érodé au fil du temps, passant de 18 en 2000 à 14 en 2011. Ainsi, la Géorgie, la Caroline du Nord, la Virginie et la Floride ne font plus partie de cette liste en 2011. Autre constat, contrairement à ce qu'on observait pour les échanges (chapitre 2, section 2.2.6), aucun nouvel État n'est venu s'ajouter à la liste de 2011 par rapport à celle de 2000.

Tableau 33 Principaux États en 2000 et situation en 2011 (G\$)

État	2000		2011		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
New York	11,3	17,8	6,0	13,9	-47,4
Vermont	4,7	7,4	2,5	5,8	-46,6
Michigan	3,9	6,2	2,0	4,7	-48,4
Texas	3,7	5,9	2,9	6,7	-23,0
Pennsylvanie	3,1	5,0	2,7	6,3	-14,7
Illinois	2,8	4,4	2,0	4,8	-26,1
New Jersey	2,7	4,2	1,8	4,1	-33,5
Géorgie	2,4	3,8	0,9	2,2	-61,6
Massachusetts	2,3	3,7	1,2	2,7	-49,4
Ohio	2,2	3,5	2,1	4,9	-5,5
Californie	2,1	3,3	1,1	2,7	-44,5
Caroline du Nord	1,7	2,7	0,8	1,9	-51,7
Virginie	1,5	2,4	0,5	1,3	-64,3
Kentucky	1,5	2,4	1,1	2,6	-27,6
Floride	1,4	2,1	0,8	1,9	-41,0
Connecticut	1,3	2,1	2,1	4,9	61,2
Indiana	1,3	2,0	1,1	2,6	-11,0
Tennessee	1,1	1,7	2,6	6,0	136,8
Sous-total	51,1	80,6	34,3	79,9	-32,9
Autres États	12,3	19,4	8,6	20,1	-30,1
TOTAL	63,4	100,0	43,0	100,0	-32,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

En 2000, les exportations vers les principaux États totalisaient 51,1 milliards de dollars, soit 80,6 % des exportations destinées aux États-Unis. Ces derniers n'ont par contre

récolté que 34,3 milliards de celles de 2011, ce qui constitue une baisse de 16,8 milliards (32,9 %). Malgré l'ampleur de cette baisse, la part relative de ces États est restée pratiquement constante (79,8 %). Ce déclin est principalement absorbé par les États du Nord-est (New York : -47,4 %; Vermont : -46,6 %; Michigan : -48,4 %, Massachusetts : -49,4 %).

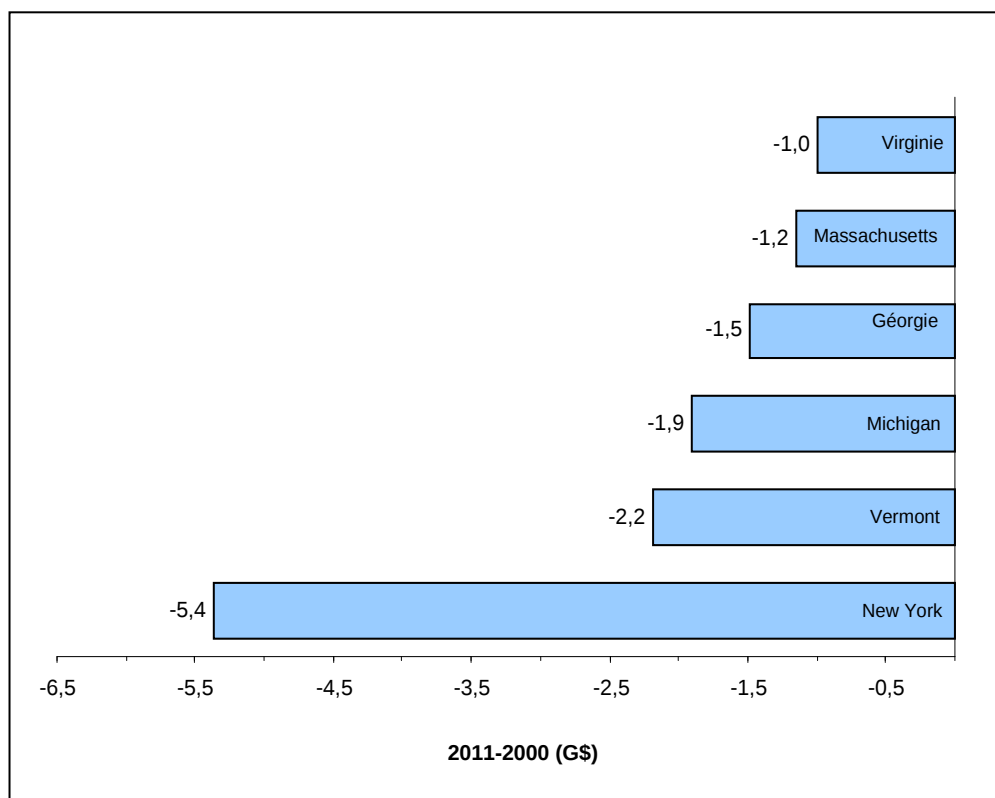
La diminution des exportations du Québec vers les États-Unis entre 2000 et 2011 a toutefois épargné le Tennessee et le Connecticut, les seuls États vers lesquels les exportations étaient en hausse durant cette période. Dans le premier cas, la hausse a été de 136,8 %, grâce à la vigueur des exportations d'aluminium sous forme brute et ouvragée (SH76), lesquelles sont passées de 105,1 millions de dollars en 2000 à 1,7 milliard en 2011, soit un taux de croissance de 1 536,2 % durant la période. Cette performance a permis à cet État de passer de la dix-huitième et dernière place en 2000 à la quatrième en 2011.

Quant aux exportations vers le Connecticut, leur hausse est moins spectaculaire (61,2 %), mais il s'agit tout de même de 804,5 millions de dollars de plus qu'en 2000. Cette croissance a été insufflée par l'un des secteurs phares de l'économie québécoise, à savoir les produits de navigation aérienne ou spatiale, dont les exportations ont fait un bond de 169,4 %, passant de 424,5 millions de dollars en 2000 à 1,1 milliard en 2011. Le Connecticut a par la même occasion gravi 10 échelons parmi les principaux États, passant de la 16^e à la 6^e place entre 2000 et 2011.

Les autres États où le Québec a relativement réussi à contenir la baisse de ses exportations sont l'Ohio (-5,5 %), l'Indiana (-11 %) et, dans une moindre mesure, la Pennsylvanie, car la baisse de 14,7 % y équivaut tout de même à 462,1 millions de dollars. Cette dernière baisse a principalement été enregistrée du côté de l'aluminium sous forme brute (-74,9 %), du papier journal (-76,7 %) et des papiers et cartons non couchés (-27,6 %).

Le graphique 15 montre les principaux États vers lesquels les exportations du Québec ont diminué d'au moins un milliard de dollars entre 2000 et 2011. Ensemble, ces six États ont absorbé 64,2 % du déclin total des exportations de biens du Québec vers les États-Unis, soit 13,1 milliards sur 20,4 milliards de dollars.

Graphique 15 Les plus fortes baisses des exportations du Québec par États, 2011 par rapport à 2000 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

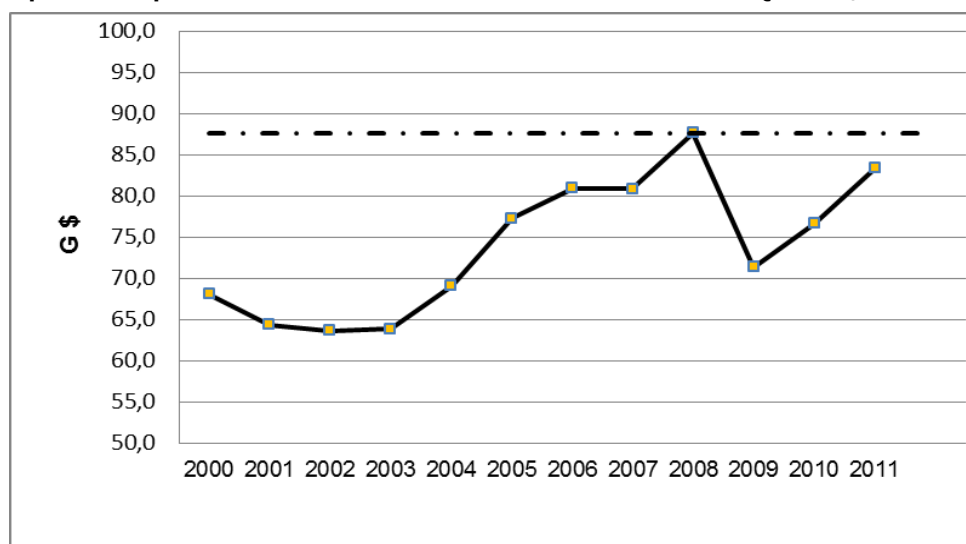
4. LES IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC : ÉTAT ET ÉVOLUTION ENTRE 2000 ET 2011

4.1 SOMMAIRE DES IMPORTATIONS INTERNATIONALES

Contrairement aux exportations internationales de marchandises, qui avaient diminué de 14,3 % entre 2000 et 2011, les importations⁵⁹ ont plutôt augmenté de 22,4 % durant cette période, passant de 68,1 à 83,3 milliards de dollars (tableau 34).

Après quelques années de baisse, soit de 2000 à 2003, les importations internationales du Québec ont connu une période de croissance soutenue jusqu'en 2006, une pause en 2007 et un plafonnement en 2008 (graphique 16). La crise financière américaine de 2008 et le vent de panique qu'elle a suscité à travers le monde n'ont pas épargné le Québec, provoquant en 2009 une réduction de ses importations de 18,6 % par rapport à 2008. Toutefois, bénéficiant encore d'un dollar canadien fort et de faibles taux d'intérêt, les importations du Québec pourraient renouer avec leur sommet de 2008 (87,6 milliards), mais pas avant 2015, car la croissance entamée en 2010 paraît non soutenable, une fois l'effet de rattrapage dissipé.

Graphique 16 Importations internationales de marchandises du Québec, 2000-2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

59. Les données douanières sur les importations que publie Statistique Canada sont attribuées à la province de dédouanement, ce qui les rendrait inutilisables dans le cadre de la présente analyse. L'ISQ les corrige pour déterminer la part probable du Québec en tant que destination finale des importations totales canadiennes. Ainsi, par exemple, les importations de voitures de tourisme (SH8703) du Québec en 2011, évaluées à 620 millions de dollars par Statistique Canada, sont plutôt établies à 7,4 milliards par l'ISQ (voir l'annexe 1 pour plus de détails).

4.2 LES IMPORTATIONS PAR RÉGIONS DU MONDE

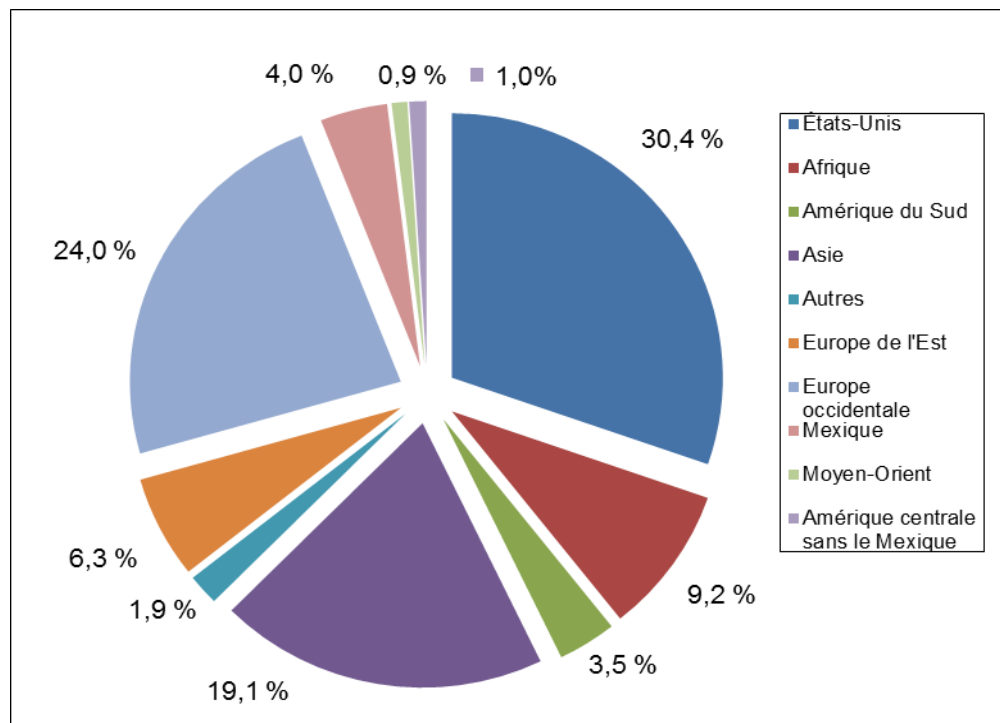
4.2.1 Les importations en 2011 et leur variation par rapport à 2000

En 2011, les importations du Québec provenaient essentiellement (73,6 %) des États-Unis, de l'Europe occidentale et de l'Asie (figure 3), avec des parts respectives de 30,4 %, 24 % et 19,1 %. L'Afrique a aussi réalisé des progrès notables, en portant sa part à 9,2 % en 2011, par rapport à 2,6 % en 2000, grâce notamment à la forte percée des hydrocarbures algériens.

Si le Québec s'approvisionne encore en premier lieu à partir des États-Unis, le poids de ces derniers ne cesse de diminuer dans le temps. En effet, la part des États-Unis est passée de 44,1 % en 2000 à 30,4 % en 2011, accusant un recul de 4,7 milliards de dollars. Exception faite des réimportations de produits d'origine canadienne, c'est la seule région à partir de laquelle le Québec a importé moins en 2011 qu'en 2000.

La part de 24 % de l'Europe occidentale est relativement stable, n'ayant connu qu'une légère baisse (-1,5 point de pourcentage), mais la valeur des importations a augmenté de 15,6 %. Avec une progression de seulement 2,7 milliards de dollars entre 2000 et 2011, l'Europe occidentale est loin derrière les progrès enregistrés par l'Afrique, l'Asie et l'Europe de l'Est.

Figure 3 Importations internationales de marchandises selon les régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2011 (%)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

L'Asie, avec une part de 19,1 %, est le troisième fournisseur du Québec en importance. Les importations à partir de cette région ont crû de 54,9 % entre 2000 et 2011. Selon la conjoncture économique internationale actuelle, cette position pourrait encore revenir à l'Asie pendant de nombreuses années, puisqu'elle est hors d'atteinte de l'Afrique, sur laquelle elle détient une avance de plus de 8 milliards de dollars, et qu'elle pourrait difficilement dépasser l'Europe occidentale, sur laquelle elle accuse un retard d'un peu plus de 4 milliards.

Dans un premier temps, l'Asie, en particulier la Chine, est de moins en moins compétitive à cause de la hausse des coûts de la main-d'œuvre, mais aussi en raison de l'affectation d'une partie grandissante de la capacité productive à la satisfaction de la demande locale. Dans un deuxième temps, de nombreux pays de l'Europe occidentale sont aux prises avec des difficultés économiques sans précédent, qu'ils essaieront d'aplanir en se tournant vers la conquête de nouveaux marchés. La sécurité des chaînes d'approvisionnement est aussi un élément qui milite en faveur des partenaires européens. Finalement, la conclusion d'un accord de libre-échange avec le Canada constituerait un atout supplémentaire pour les approvisionnements du Québec à partir des pays de l'Union européenne.

Tableau 34 Importations selon les régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2000 et 2011 (G\$)

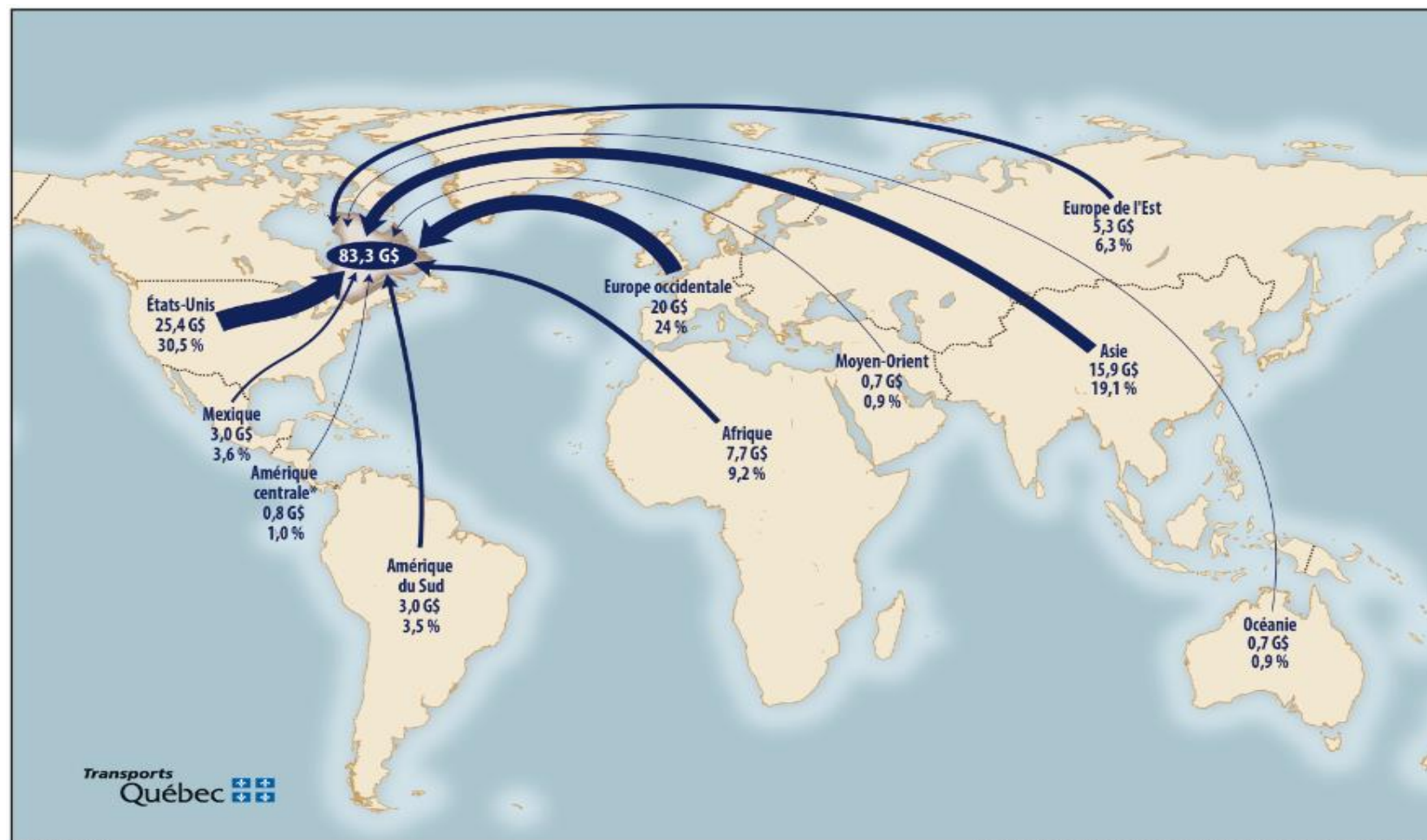
Région	2000		2011		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
États-Unis	30,0	44,1	25,4	30,4	-15,5
Europe occidentale	17,3	25,5	20,0	24,0	15,6
Asie	10,3	15,1	15,9	19,1	54,9
Afrique	1,8	2,6	7,7	9,2	336,6
Amérique du Sud	1,9	2,8	3,0	3,5	55,8
Europe de l'Est	0,5	0,8	5,3	6,3	927,7
Mexique	2,4	3,5	3,0	3,6	25,2
Moyen-Orient	0,5	0,8	0,7	0,9	43,5
Amérique du Nord sauf États-Unis	2,3	3,3	0,8	1,0	-65,2
Amérique centrale sauf Mexique	0,4	0,6	0,8	1,0	100,0
Océanie	0,7	1,1	0,7	0,9	0,0
TOTAL	68,1	100	83,3	100	22,4
Monde sauf États-Unis	38,0	55,9	57,9	69,6	52,4

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Carte 8 Valeur des importations internationales de marchandises du Québec par régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2011 (G\$)



*Sans le Mexique

Compilée et réalisée par le Service de la prospective et des stratégies, Août 2012

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Quant au Mexique, malgré sa proximité relative et son appartenance à l'ALENA, il n'a assuré que 3,6 % des importations du Québec, pour une valeur de près de 3 milliards de dollars. Toutefois, la situation de ce pays ne peut que s'améliorer, puisqu'il a bénéficié au cours des dernières années d'un apport considérable de capitaux étrangers (investissement direct étranger). En 2012, 44 % de ces capitaux étaient investis dans le secteur manufacturier⁶⁰.

Plus précisément, le rapport 2012 de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) indique que l'industrie automobile mexicaine a reçu entre 2006 et 2012 environ 15 milliards de dollars américains pour de nouvelles usines de fabrication de pièces détachées et de construction automobile⁶¹. Avec une production estimée à 2,4 millions d'unités d'ici 2014, il ne serait pas étonnant que la prochaine génération de véhicules compacts importés (Honda Civic, Toyota Corolla, Volkswagen Jetta) soit fabriquée au Mexique.

Le passage des pays de l'Europe de l'Est à l'économie de marché au cours de la décennie 2000 et l'adhésion de la plupart d'entre eux à l'Union européenne⁶² n'ont pas tardé à porter leurs fruits. De région marginale qu'elle était en 2000 dans les importations internationales du Québec (500 millions de dollars ou 0,8 %), l'Europe de l'Est est devenue le cinquième fournisseur du Québec, qui lui consacre près de 5,3 milliards de dollars ou 6,3 % de ses importations internationales de 2011. C'est un taux de croissance de 927,7 % que cette région a réalisé entre 2000 et 2011.

Il faut aussi souligner que le Québec a accru ses importations à partir de l'Amérique du Sud de 1,1 milliard de dollars entre 2000 et 2011, ce qui représente un taux de croissance de 55,8 %.

Qu'elle soit volontaire ou simplement dictée par des impératifs économiques et financiers, la diversification des sources d'approvisionnement du Québec a profité à l'Afrique, laquelle, avec une croissance de 336,6 %, a devancé le Mexique à titre de quatrième fournisseur du Québec en 2011.

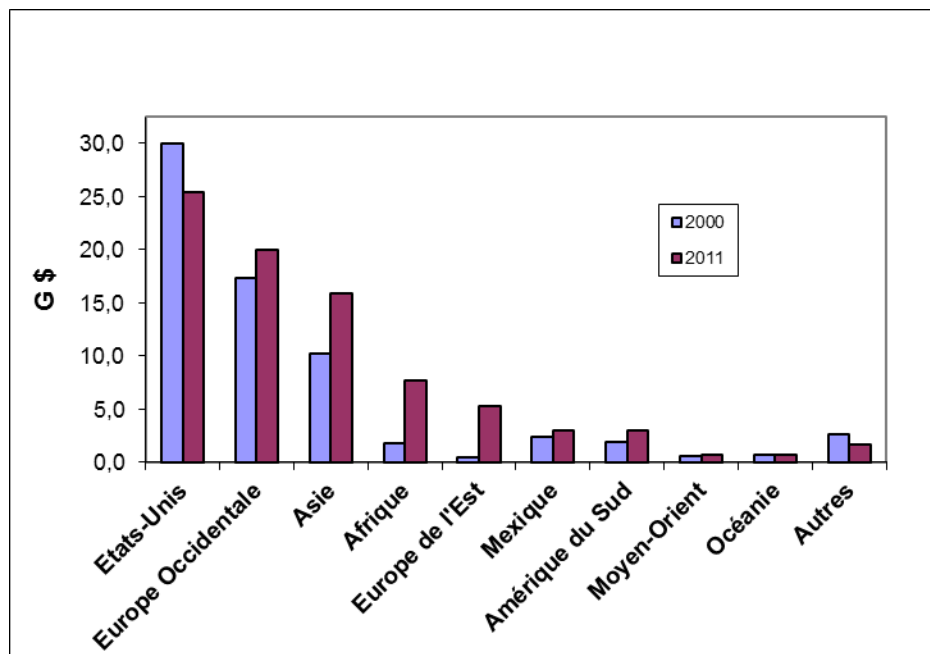
En résumé, le déclin des importations à partir des États-Unis entre 2000 et 2011 a été plus que compensé par l'accroissement de celles en provenance des autres régions du monde, principalement l'Asie, l'Afrique et surtout l'Europe de l'Est.

60. <http://www.planet-expert.com/fr/pays/mexique/investissement-direct-etranger-ide>.

61. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *World Investment Report 2012*.

62. Hongrie, Pologne (2004); Bulgarie, Roumanie (2007).

Graphique 17 Importations de marchandises du Québec par régions du monde, les États-Unis et le Mexique, 2000 et 2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

4.3 LES IMPORTATIONS PAR PAYS

4.3.1 Les principaux pays en 2011 et leur situation en 2000

Les principaux pays sont ceux à partir desquels le Québec importe pour plus d'un milliard de dollars de marchandises (tableau 35). En 2011, ils étaient 15 à satisfaire ce critère et ensemble, ils assuraient 79 % des approvisionnements internationaux du Québec. Bien entendu, les États-Unis constituent toujours la principale source de ces importations, avec 25,3 milliards de dollars (30,4 %), et ce, malgré une baisse de 15,5 % par rapport à 2000.

Favorisée par le phénomène des délocalisations, la Chine s'est hissée en deuxième position, avec un apport de 7,8 milliards, une hausse de 214,1 % par rapport à 2000. La Chine a ainsi gagné deux positions par rapport à 2000, devançant le Royaume-Uni et le Japon, respectivement deuxième et troisième en 2000. Le Royaume-Uni, malgré une baisse de 36,5 %, continue à relativement bien performer comparativement au Japon, qui a glissé de la troisième à la neuvième place.

Grâce à ses exportations d'hydrocarbures, l'Algérie est passée de la onzième à la quatrième place durant la période, devenant la principale source d'approvisionnement en huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux (SH2709) et enregistrant une croissance totale de 271,8 %. Le Kazakhstan a aussi profité de la manne pétrolière pour faire son apparition en tant qu'importante source d'approvisionnement du Québec à partir

de 2009. La relative nouveauté de cette source explique le taux de croissance de 12 603,7 % calculé entre 2000 et 2011 pour ce pays.

Tableau 35 Importations de marchandises du Québec, principaux pays en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

Pays	2011		2000		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
États-Unis	25,3	30,4	30,0	44,1	-15,5
Chine	7,8	9,3	2,5	3,6	214,1
Royaume-Uni	4,6	5,5	7,2	10,6	-36,5
Algérie	4,3	5,2	1,2	1,7	271,8
Allemagne	4,1	4,9	2,2	3,2	90,8
Mexique	3,0	3,6	2,4	3,5	25,2
Kazakhstan	2,7	3,3	0,0	0,0	12 603,7
France	2,7	3,3	2,0	2,9	36,6
Japon	2,7	3,2	2,9	4,2	-6,3
Brésil	1,7	2,0	0,5	0,7	249,9
Italie	1,6	1,9	1,2	1,8	34,9
Angola	1,5	1,8	0,0	0,1	3 417,7
Corée du Sud	1,3	1,6	1,1	1,6	19,9
Pays-Bas	1,3	1,6	0,3	0,4	336,1
Finlande	1,1	1,4	0,2	0,3	422,2
Sous-total	65,8	79,0	53,6	78,8	22,7
Reste du monde	17,5	21,0	14,4	21,2	21,2
TOTAL	83,3	100	68,1	100,0	22,4

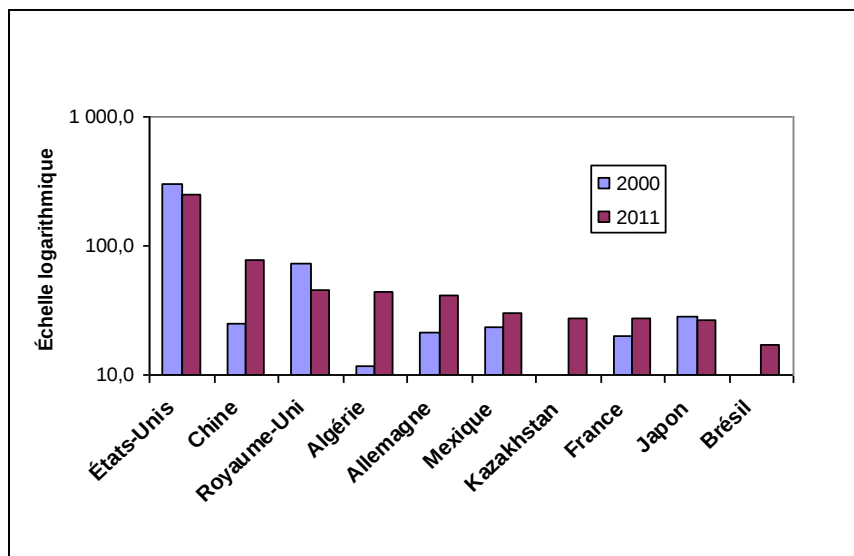
Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

L'Angola, douzième au total, constitue la troisième source en importance en matière d'offre d'hydrocarbures. Il faut noter toutefois que les importations d'hydrocarbures à partir de l'Angola ont fluctué au cours des dernières années, ayant même atteint 2,2 milliards de dollars en 2008. Ensemble, l'Algérie, le Kazakhstan et l'Angola assuraient 77,5 % des importations internationales d'hydrocarbures du Québec en 2011, comparativement à seulement 14,5 % en 2000.

Graphique 18 Importations de marchandises du Québec, principaux pays, 2000 et 2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Outre le Kazakhstan et l'Angola, le Brésil, les Pays-Bas et la Finlande sont les trois autres nouveaux pays à faire leur apparition en 2011. Il faut mentionner cependant que le Brésil a satisfait le critère du milliard de dollars sans interruption depuis 2005, contrairement aux deux autres.

4.3.2 Les principaux pays en 2000 et leur situation en 2011

À la lumière des données du tableau 36, il est à remarquer une concentration des importations plus grande en 2000 qu'en 2011, puisque près de 85 % des importations internationales du Québec provenaient alors de seulement 13 pays⁶³. À eux seuls, les États-Unis comptaient pour 44,1 %, suivis du Royaume-Uni avec 10,6 %. C'est donc près de 55 % des importations qui provenaient de ces deux pays. Il faut souligner qu'en 2000, les importations à partir du Royaume-Uni étaient constituées à plus de 55 % d'huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux (SH2709), un taux qui atteignait 94,6 % dans le cas de la Norvège.

Les importations à partir des principales puissances économiques européennes (Allemagne, France, Italie) ont toutes augmenté, alors que celles à partir du Japon ont accusé un léger déclin (-6,3 %).

La présence du Canada en cinquième position en 2000 est le fruit des réimportations de produits d'origine canadienne. À titre d'exemple, les véhicules produits en Ontario, exportés vers les États-Unis puis importés au Québec entrent dans cette catégorie.

63. En 2011, le taux des 13 premiers pays ne serait que de 76,1 %.

Tableau 36 Importations de marchandises du Québec, principaux pays en 2000 et leur situation en 2011 (G\$)

Pays	2000		2011		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
États-Unis	30,0	44,1	25,4	30,4	-15,5
Royaume-Uni	7,2	10,6	4,6	5,5	-36,5
Japon	2,9	4,2	2,7	3,2	-6,3
Chine	2,5	3,6	7,8	9,3	214,1
Mexique	2,4	3,5	3,0	3,6	25,2
Canada	2,3	3,3	0,8	1,0	-63,1
Allemagne	2,2	3,2	4,1	4,9	90,8
France	2,0	2,9	2,7	3,3	36,6
Norvège	1,8	2,7	0,8	1,0	-54,3
Italie	1,2	1,8	1,6	1,9	34,9
Algérie	1,2	1,7	4,3	5,2	271,8
Corée du Sud	1,1	1,6	1,3	1,6	19,9
Taiwan	1,1	1,6	0,8	0,9	-25,6
Sous-total	57,7	84,8	59,9	71,9	3,8
Reste du monde	10,4	15,2	23,4	28,1	125,9
TOTAL	68,1	100	83,3	100,0	22,4

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

La fin des années 1990 ayant été très favorable aux produits des technologies de l'information et des télécommunications, cela a permis à Taïwan de se retrouver parmi les plus importants fournisseurs du Québec. D'ailleurs, les deux premiers produits importés en 2000 à partir de ce pays étaient les machines de traitement de l'information (SH8471) et les circuits intégrés et micro-assemblages électroniques (SH8542). Pour des raisons différentes, Taïwan et la Norvège ont connu, pendant la période de référence, une diminution de leurs exportations vers le Québec suffisante pour leur faire perdre leur qualificatif de « principale » source d'approvisionnement.

4.4 LES IMPORTATIONS PAR PRODUITS

4.4.1 Les principaux produits importés en 2011 et leur situation en 2000

Globalement, les importations internationales de biens du Québec ont progressé de 22,4 % entre 2000 et 2011, passant de 68,1 à 83,3 milliards de dollars durant cette période (tableau 37). Cette croissance a surtout été réalisée dans les secteurs où la

production locale est faible, voire inexistante, et auxquels les ménages et les entreprises consacrent une partie importante de leur budget de fonctionnement. C'est le cas notamment du pétrole brut et de ses dérivés (principalement l'essence) et des véhicules de promenade et de transport de marchandises.

En 2011, 11 produits présentaient des importations supérieures à un milliard de dollars. Avec les 38,7 milliards de dollars leur étant consacrés, ils représentaient 46,4 % des importations totales du Québec. La croissance de 44,3 % qu'ils ont réalisée s'est aussi traduite par l'accroissement de leur poids dans les importations totales. Les quatre premiers produits du tableau 37 reflètent la dépendance grandissante du Québec, comme mentionné précédemment, à l'égard des importations de pétrole brut et de ses dérivés ainsi que de celles de véhicules automobiles. Les importations de ces deux catégories de produits sont ainsi passées de 16,2 milliards de dollars (23,8 % du total) en 2000 à 27,5 milliards (33 % du total) en 2011, soit une hausse globale de 69,7 %.

À elles seules, les importations de pétrole brut et de ses dérivés (SH2709 et SH2710) ont totalisé 18 milliards de dollars (21,5 % du total), enregistrant ainsi une croissance de 101,1 %. En particulier, la réduction de la capacité de raffinage au Québec a forcé le recours aux importations de dérivés du pétrole brut, faisant passer ces dernières de 700 millions à 7 milliards de dollars entre 2000 et 2011, soit une impressionnante progression de 879,3 %.

La construction automobile est une autre activité manufacturière qui fait défaut au tissu industriel québécois après la tentative avortée de Hyundai de s'installer à Bromont au début des années 1990 et la fermeture de l'usine de GM à Boisbriand en 2002. Le Québec a ainsi alloué 7,4 milliards de dollars aux importations de véhicules de transport de personnes et 2,2 milliards à celles de véhicules de transport de marchandises en 2011, soit respectivement 20,1 % et 89,1 % de plus qu'en 2000. À titre de biens complémentaires, les pneumatiques neufs en caoutchouc (SH4011) suivent de près la hausse des importations de véhicules automobiles, mais la croissance de 368,8 % réalisée depuis 2000 est surtout l'œuvre du choc exogène introduit par l'entrée en vigueur en 2008 des mesures énoncées dans la Loi modifiant le Code de la sécurité routière, dont l'obligation de munir les véhicules de promenade et taxis de pneus d'hiver du 15 décembre au 15 mars.

Un autre produit qui retient l'attention est l'argent sous formes brutes, mi-ouvrées ou en poudre (SH7106), dont les importations sont passées de 6,5 millions de dollars en 2000 à 1,6 milliard en 2011, ce qui donne un taux de croissance de 24 042 %. Toutefois, une large part (60,1 %) de ces importations n'a fait que transiter par le Québec puisqu'elle a été exportée presque en totalité vers les États-Unis (98,7 %).

Pour soutenir la croissance de deux secteurs phares de son économie, soit la navigation aérienne ou spatiale et le secteur minier (essentiellement l'aluminium), le Québec a eu recours à des importations massives de consommations intermédiaires entrant dans la fabrication des produits finis ou semi-finis. Il s'agit des parties des véhicules aériens ou spatiaux (SH8803) dans le premier cas et des oxyde et hydroxyde d'aluminium dans le second (SH2818).

Tableau 37 Principaux produits importés en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

Description des produits (SH4)	2011		2000		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
2709 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	10,9	13,1	8,2	12,0	33,3
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	7,4	8,9	6,1	9,0	20,1
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	7,0	8,4	0,7	1,0	879,3
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	2,2	2,6	1,2	1,7	89,1
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	2,1	2,5	2,2	3,2	-3,2
8803 Parties des appareils des n ^{os} 88.01 ou 88.02	1,8	2,2	1,6	2,3	17,0
3004 Médicaments constitués de produits mélangés ou non mélangés	1,7	2,0	1,0	1,4	69,5
7106 Argent sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	1,6	1,9	0,0	0,0	24 042,0
8542 Circuits intégrés électroniques	1,5	1,8	4,7	6,9	-68,6
2818 Oxyde d'aluminium; hydroxyde d'aluminium	1,4	1,7	0,9	1,3	56,8
4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	1,2	1,4	0,2	0,4	368,8
Sous-total	38,7	46,4	26,8	39,4	44,3
Autres groupes de produits	44,6	53,6	41,3	60,6	8,2
TOTAL	83,3	100	68,1	100,0	22,4

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

En septième place des principaux produits importés en 2011 se trouvent les médicaments, dont la facture a atteint 1,7 milliard de dollars, une hausse de 69,5 % par rapport à 2000. Le vieillissement de la population et l'apparition précoce de certaines maladies ne feront que porter ces dépenses vers de nouveaux sommets.

Les seuls produits dont les importations ont baissé durant la période sont les circuits intégrés et micro-assemblages électroniques (68,6 % ou 3,2 milliards de dollars) et les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (3,2 %).

4.4.1.1 Les principales origines des principaux produits importés en 2011

Les États-Unis constituent la principale source d'approvisionnement (tableau 38) pour huit des onze principaux produits importés en 2011. Ils arrivent deuxièmes pour ce qui est des oxyde et hydroxyde d'aluminium (SH2818) et sont absents des importations d'huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux (SH2709) et d'argent sous formes brutes, mi-ouvrées ou en poudre (SH7106). Il faut noter toutefois que les produits dérivés de ces mêmes huiles brutes (SH2710) proviennent en premier lieu des États-Unis. Les Pays-Bas arrivent deuxièmes pour ces derniers produits, dont il y a lieu toutefois de se questionner sur leur véritable origine.

Après s'être longtemps approvisionné en pétrole brut principalement auprès du Royaume-Uni et de la Norvège, le Québec s'est tourné vers l'Algérie pour en faire sa première source depuis 2003. En 2011, près de 40 % du brut importé au Québec provenait de l'Algérie. En 2008, l'Angola est apparu en troisième place, devant la Norvège, position que lui ravira le Kazakhstan une année plus tard. Le Kazakhstan a continué sa progression pour se hisser en deuxième place en 2011, devant le Royaume-Uni, lequel a glissé en quatrième position.

Même s'ils ont perdu du terrain, les États-Unis jouissent toujours de plusieurs atouts et demeurent incontournables dans de nombreuses sphères de l'activité économique. Ils le sont, pour le Québec, particulièrement dans celle de l'automobile, comme en témoignent leurs parts de 41,1 % des importations de voitures de transport de personnes et de 68,9 % de celles conçues pour le transport de marchandises. En deuxième place pour ces deux segments apparaissent le Japon dans le premier cas et le Mexique dans le second.

Les autres pays qui sont favorisés par leur tradition industrielle sont le Royaume-Uni dans le domaine aérospatial et, plus récemment, Singapour dans celui de l'électronique. L'expertise de la France dans la recherche biomédicale lui permet de n'être devancée par les États-Unis dans la fourniture de médicaments (SH3004) que d'à peine 5,5 points de pourcentage. Le Brésil met à profit la richesse de son sous-sol en assurant 55,3 % des approvisionnements du Québec en oxyde et en hydroxyde d'aluminium.

Enfin, la Chine, terre de prédilection des délocalisations, doit sa seule présence en tant que principale origine à la part de 10,4 % qu'elle occupe dans les importations québécoises de pneumatiques neufs en 2011.

Tableau 38 Principaux produits importés en 2011 par principales origines (G\$)

Description des produits (SH4)	Origine	Valeur	Part (%)
2709 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	Algérie	4,3	39,8
	Kazakhstan	2,6	24,1
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	États-Unis	3,0	41,1
	Japon	1,3	18,3
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	États-Unis	1,5	22,0
	Pays-Bas	1,0	14,2
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	États-Unis	1,5	68,9
	Mexique	0,5	24,6
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	États-Unis	1,1	49,7
	Royaume-Uni	0,5	25,4
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02	États-Unis	0,6	31,6
	Royaume-Uni	0,5	26,8
3004 Médicaments constitués de produits mélangés ou non mélangés	États-Unis	0,4	24,4
	France	0,3	19,0
7106 Argent sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	Pologne	0,5	32,7
	Royaume-Uni	0,3	17,1
8542 Circuits intégrés électroniques	États-Unis	0,8	51,0
	Singapour	0,2	14,1
2818 Oxyde d'aluminium; hydroxyde d'aluminium	Brésil	0,8	55,3
	États-Unis	0,3	21,0
4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	États-Unis	0,7	56,8
	Chine	0,1	10,4

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

4.4.2 Les principaux produits importés en 2000 et leur situation en 2011

À quelques exceptions près, la composition des importations en 2011 diffère peu de celle de 2000. Les importations de véhicules automobiles, tant pour le transport de personnes que de marchandises, ont augmenté de façon marquée en conséquence du vieillissement du parc roulant, de l'étalement urbain et de l'accroissement du nombre de ménages qui possèdent deux véhicules ou plus⁶⁴. Il est donc légitime de s'attendre à une hausse de la demande de carburants et de pneumatiques.

64.Compilation par l'ISQ des données des enquêtes sur l'équipement ménager et sur les dépenses des ménages de Statistique Canada en 2009, année des dernières données disponibles.

Les importations de 2000 faisaient une grande place aux produits des technologies de l'information et des télécommunications. Il n'est donc pas fortuit de trouver cinq produits de cette famille (SH84 et SH85), représentant 16,7 % des importations totales, parmi les onze principaux produits importés cette année-là. En 2011 toutefois, seuls les circuits imprimés et micro-assemblages électroniques (SH8542) et les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (SH8411) ont continué à figurer parmi les principaux produits importés. La part des cinq produits dans les importations totales de biens est toutefois passée de 16,7 % en 2000 à 6 % en 2011.

Les autres produits dont les importations ont fortement baissé entre 2000 et 2011 sont les autres véhicules aériens (SH8802 : hélicoptères, avions par exemple), avec un recul de 58,5 %, et les pièces détachées de tous les véhicules à moteur des classes SH8701 à SH8705, regroupées au sein du code SH8708, dont le déclin a été de 47,8 %. Dans le premier cas, le coût de remplacement des appareils est tellement élevé qu'il est préférable de continuer à entretenir et à réparer les vieux appareils plutôt que de procéder au renouvellement de la flotte. Cela explique la hausse de 17 % des importations des parties et accessoires de ces appareils (SH8803). Cependant, l'inverse est observé du côté du transport terrestre, puisque les ménages et les entreprises préfèrent acheter du neuf plutôt que de consacrer du temps et de l'argent aux réparations. En plus des conditions de financement avantageuses, les nouveaux véhicules intègrent des technologies avancées en matière de sécurité et de communication mieux adaptées aux goûts et aux besoins des consommateurs.

En résumé, la décennie 2000 n'a pas été profitable pour les produits de traitement de l'information et de transmission et de réception de la voix et de l'image, dont certains ont presque disparu du paysage des importations du Québec en 2011. L'heure est à l'entretien et à la réparation des avions et hélicoptères plutôt qu'à l'achat de nouveaux appareils, ce qui est contraire à ce qu'on observe pour les véhicules de transport de personnes et de marchandises. La dépendance du Québec vis-à-vis de l'étranger pour combler ses besoins internes n'est pas près de disparaître dans de nombreux secteurs, en particulier ceux des produits pétroliers, de la construction automobile et des médicaments.

Tableau 39 Principaux produits importés en 2000 et situation en 2011 (G\$)

Description des produits (SH4)	2000		2011		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
2709 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	8,2	12,0	10,9	12,1	33,3
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	6,1	9,0	7,4	8,9	20,1
8542 Circuits intégrés électroniques	4,7	6,9	1,5	1,8	-68,6
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	2,2	3,2	2,1	2,5	-3,2
8471 Machines automatiques de traitement de l'information et leurs unités; lecteurs magnétiques ou optiques	2,1	3,1	0,7	0,8	-67,5
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	1,6	2,3	1,8	2,2	17,0
8517 Postes téléphoniques, cellulaires, autres appareils pour l'émission, la transmission ou la réception de la voix, d'images ou d'autres données	1,4	2,1	0,5	0,6	-66,7
8708 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n ^{os} 87.01 à 87.05	1,2	1,8	0,7	0,8	-47,8
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	1,2	1,7	0,5	0,6	-58,5
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1,2	1,7	2,2	2,6	89,1
8473 Parties et accessoires destinés aux machines ou appareils des n ^{os} 84.69 à 84.72	1,0	1,5	0,2	0,2	-81,5
3004 Médicaments constitués de produits mélangés ou non mélangés	1,0	1,4	1,7	2,0	69,5
Sous-total	32,0	46,9	30,1	26,1	-5,8
Autres groupes de produits	36,1	53,1	53,2	63,9	47,4
TOTAL	68,1	100,0	83,3	100,0	22,4

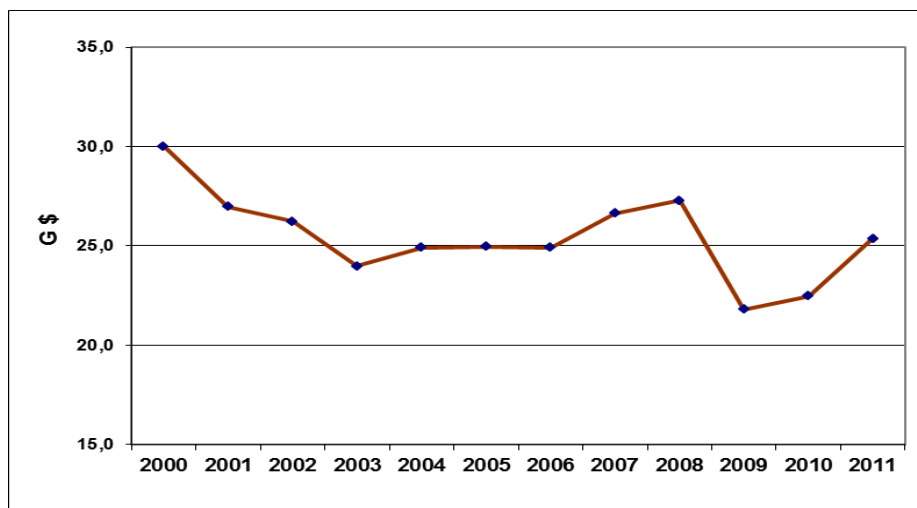
Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
 ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
 Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

4.5 LES IMPORTATIONS PAR RÉGIONS ET DIVISIONS AMÉRICAINES

Entre 2000 et 2011, les importations de marchandises du Québec (graphique 19 et tableau 40) à partir des États-Unis ont reculé de 15,5 %, passant de 30 milliards de dollars en 2000 à 25,4 milliards en 2011. Pendant ce temps, celles en provenance du reste du monde ont crû de 52,4 %.

Le début des années 2000 n'a pas été favorable aux entreprises américaines puisque, après l'atteinte d'un sommet historique de 30 milliards de dollars en 2000, le Québec a réduit ses importations américaines de 20,1 % entre 2000 et 2003. Le retour à la croissance des achats à partir des États-Unis entre 2006 et 2008 (9,5 %) a été assombri par la crise financière internationale, qui a contribué en 2009 à un déclin de ces importations de 20,1 % par rapport à 2008, les renvoyant ainsi à leur niveau de 1995. Cette baisse est légèrement supérieure à celle de 17,9 % observée pour les importations à partir du reste du monde.

Graphique 19 Évolution des importations de marchandises à partir des États-Unis, 2000-2011 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Aidées par une conjoncture favorable, le Québec ayant moins souffert des effets de la crise économique et financière de 2008-2009 et profitant d'un dollar canadien fort, les importations à partir des États-Unis sont en 2011 revenues à leur niveau de 2006. De plus, entre 2010 et 2011, le Québec a privilégié les sources américaines en bonifiant de 12,9 % la demande leur étant adressée, comparativement à 6,9 % pour le reste du monde.

4.5.1 Les importations par régions en 2011 et leur variation par rapport à 2000

Conformément au découpage établi à la section 2.2.3, la région **Nord-est** regroupe les États de la Nouvelle-Angleterre, de l'Atlantique et du Centre nord-est. Elle constituait la principale source d'approvisionnement américaine du Québec en 2011 (tableau 40). Ainsi, malgré une baisse de quelques points de pourcentage par rapport à 2000, elle fournissait alors près de la moitié des importations en provenance des États-Unis.

Tableau 40 Valeur et variation des importations par régions, 2011 et 2000 (G\$)

Région	2011		2000		Variation	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	Valeur	%
Nord-est	12,7	49,9	16,2	54,0	- 3,5	-21,7
Sud	8,8	34,7	8,1	27,0	0,7	8,2
Ouest	3,8	15,0	5,6	18,7	- 1,8	-31,7
Autres États	0,1	0,4	0,2	0,3	0,1	-40,9
TOTAL	25,4	100,0	30,0	100,0	- 4,6	-15,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

La région **Sud** est la deuxième source d'approvisionnement américaine du Québec. Elle est formée par les États de la Côte sud-est, du Centre sud-est et du Centre sud-ouest. Le déclin des importations à partir des États-Unis a épargné cette région, qui est la seule à avoir réussi à accroître la valeur de ses exportations vers le Québec entre 2000 et 2011.

Enfin, la région **Ouest** rassemble les États des divisions les plus éloignées, à savoir les divisions Pacifique, Montagnes et Centre nord-ouest. La valeur de 3,8 milliards de dollars d'importations à partir de ce marché est tout de même appréciable, malgré une baisse de 31,7 % par rapport à 2000.

4.5.2 Les importations par divisions en 2011 et leur variation par rapport à 2000

En 2011, près de la moitié des importations du Québec à partir des États-Unis provenaient de la région du Nord-est (49,9 %). À leur tête se trouvait le Centre nord-est, qui fournissait 40 % de la part de sa région, grâce notamment à la présence du Michigan et de l'Ohio, deux États dont les économies reposent en grande partie sur l'industrie automobile. La division Atlantique, la deuxième en importance, abrite quant à elle l'une des principales puissances économiques des États-Unis, en l'occurrence l'État de New York. Le Québec en avait importé pour 4 milliards de dollars de marchandises, soit une part de 31,5 % des importations de la région. La troisième place ne revient toutefois pas à la dernière division du Nord-est, mais plutôt à une concurrente du Sud, à savoir la Côte sud-est, de laquelle le Québec a importé 3,9 milliards de dollars de marchandises, une somme juste derrière celle de la division Atlantique.

La Nouvelle-Angleterre et le Centre sud-ouest sont les autres grands fournisseurs du Québec, occupant respectivement la quatrième et la cinquième place. Ensemble, ces cinq divisions fournissent plus des trois quarts (77,5 %) des importations américaines du Québec.

Tableau 41 Valeur et variation des importations par divisions, 2011 et 2000 (G\$)

Division	2011		2000		Variation	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	Valeur	%
Atlantique	5,1	20,0	5,9	19,7	-0,9	-14,7
Centre nord-est	4,0	15,9	5,1	17,0	-1,1	-21,2
Nouvelle-Angleterre	3,6	14,0	5,1	17,0	-1,5	-30,3
TOTAL NORD-EST	12,7	49,9	16,2	54,0	-3,5	-21,7
Côte sud-est	3,9	15,3	4,3	14,3	-0,4	-9,2
Centre sud-est	3,1	12,4	2,4	8,0	0,7	28,8
Centre sud-ouest	1,8	7,1	1,5	5,0	0,3	25,2
TOTAL SUD	8,8	34,7	8,2	27,3	0,7	8,2
Pacifique	1,7	6,8	3,2	10,7	-1,5	-46,5
Centre nord-ouest	1,4	5,4	1,4	4,6	-0,1	-6,2
Montagnes	0,7	2,8	0,9	3,0	-0,2	-19,0
TOTAL OUEST	3,8	15,0	5,5	18,3	-1,8	-31,7
Autres États	0,1	0,4	0,2	0,6	-0,1	-40,9
TOTAL ÉTATS-UNIS	25,4	100,0	30,0	100,0	-4,6	-15,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

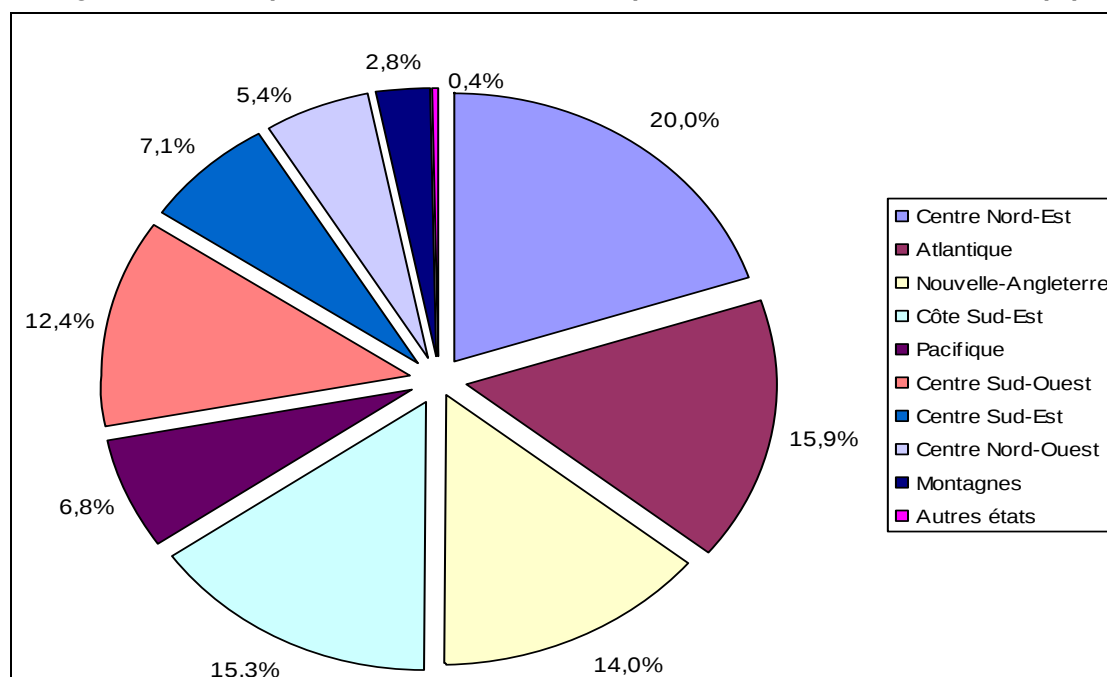
Enfin, les divisions de l'Ouest contribuent modestement aux importations du Québec, avec 15 % du total. La division Pacifique arrive au premier rang de sa région grâce à la présence parmi ses entreprises de géants mondiaux des technologies de l'information et des télécommunications (Oracle, Cisco Systems et Microsoft) et de l'aérospatiale (Boeing). En revanche, la division Centre nord-ouest mise sur la renaissance de l'industrie automobile américaine, surtout depuis la promulgation du Manufacturing Jobs Act en juillet 2010 au Missouri, qui autorise les constructeurs automobiles à utiliser les retenues à la source à des fins d'investissement⁶⁵.

65. Construction de nouvelles usines ou modernisation des anciens équipements pour sauvegarder les emplois existants.

En favorisant les achats à partir de nouvelles sources, le Québec a réduit ses importations à partir des États-Unis, dont certaines divisions ont vu la valeur de leurs ventes régresser de plus de 45 % par rapport à 2000. Les baisses nominales les plus importantes sont enregistrées par la Nouvelle-Angleterre (1,5 milliard de dollars), la division Pacifique (1,5 milliard) et la division Atlantique (1,1 milliard).

Les divisions du Nord-est et de l'Ouest ont toutes affiché des baisses par rapport à 2000. Les seules divisions à avoir amélioré leur sort par rapport à cette année-là sont le Centre sud-ouest et le Centre sud-est (croissance supérieure à 25 %).

Figure 4 Importations de marchandises par divisions américaines, 2011 (%)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

4.5.3 Les principaux produits importés

4.5.3.1 Les principaux produits importés en 2011 et leur situation en 2000

Pour augmenter l'éventail des principaux produits importés à partir des États-Unis en 2011, il a été décidé d'abaisser le seuil d'admissibilité à 500 millions de dollars. Ainsi, le tableau 42 regroupe neuf produits pour lesquels les importations du Québec sont supérieures ou égales à ce seuil. Avec des importations de 10,1 milliards de dollars, ces produits représentent tout près de 40 % des importations québécoises de marchandises à partir des États-Unis.

D'abord, force est de constater que les principaux produits importés à partir des États-Unis en 2011 sont foncièrement le reflet (à une échelle moindre) des importations

internationales. En d'autres termes, hormis les deux derniers produits du tableau 42, le Québec importait des États-Unis les mêmes produits que du reste du monde.

Tableau 42 Principaux produits importés des États-Unis en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

Description des produits (SH4)	2011		2000		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	3,0	12,0	3,3	10,9	-7,4
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	1,5	6,0	0,1	0,4	1 091,4
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1,5	6,0	1,1	3,7	36,6
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1,1	4,1	1,4	4,8	-27,4
8542 Circuits intégrés électroniques	0,8	3,0	2,2	7,3	-65,3
4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	0,7	2,6	0,1	0,2	1 007,7
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	0,6	2,3	0,7	2,4	-19,9
9999 Frais de manutention pour services postaux et courrier	0,5	2,0	0,5	1,5	10,3
2713 Coke de pétrole, bitume de pétrole et autres résidus des huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux	0,5	2,0	0,1	0,4	352,2
Sous-total	10,1	39,9	9,5	31,6	6,7
Autres groupes de produits	15,2	60,1	20,5	68,4	-25,8
TOTAL États-Unis	25,4	100,0	30,0	100,0	-15,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Le Québec continue de consacrer d'importantes sommes aux achats de véhicules de transport de personnes, de transport de marchandises et aux accessoires de ces derniers. Ces trois éléments, désignés par les codes SH8703, SH8704 et SH4011, totalisaient 5,2 milliards de dollars en 2011, ce qui équivaut à 20,5 % des importations québécoises à partir des États-Unis. Si les États-Unis ont perdu du terrain sur le plan des voitures de tourisme (-7,4 %), il en est autrement dans le secteur du transport de marchandises, dont les importations ont augmenté de 36,6 %.

Les autres produits dont les importations à partir des États-Unis ont grandement progressé sont les pneumatiques neufs, en caoutchouc (1 007,7 %). Cette augmentation

s'explique naturellement par l'accroissement du parc roulant, mais surtout par l'entrée en vigueur en 2008 de la nouvelle loi sur l'usage des pneus d'hiver, à en juger par la hausse subite de 115,7 % de ces importations entre 2007 et 2008.

Malgré la baisse globale de 15,5 % des importations à partir des États-Unis entre 2000 et 2011, le pays se classe toujours parmi les principaux fournisseurs de nombreux autres produits. C'est notamment le cas pour les dérivés de produits pétroliers (SH2710), où les États-Unis ont réalisé une croissance de 1 091,4 %. Ce recours accru aux importations de tels produits s'explique par la fermeture en octobre 2010 de la raffinerie Shell à Montréal, qui a amputé de quelque 130 000 barils par jour la capacité de raffinage du pétrole brut du Québec⁶⁶. Cette observation est aussi valable pour les autres résidus des huiles de pétrole, avec une croissance respectable de 352,2 %⁶⁷.

Les États-Unis sont encore présents dans le secteur des turboréacteurs, turbo-propulseurs et autres turbines à gaz et enfin dans celui des circuits intégrés et micro-assemblages, malgré la déconfiture de ce dernier secteur au cours de la dernière décennie.

4.5.3.1.1 Les principaux produits importés en 2011 par principales origines

Les sections précédentes ont montré que près de la moitié des importations du Québec à partir des États-Unis proviennent de la région Nord-est. Le tableau 43 indique les deux premières divisions d'origine des principaux produits importés en 2011. Il est donc tout à fait attendu d'y trouver souvent une division du Nord-est comme premier ou deuxième fournisseur pour chacun des produits répertoriés. C'est d'ailleurs le cas neuf fois sur dix-huit.

Malgré leur proximité et leur dynamisme, les divisions du Nord-est ne peuvent pas rivaliser avec certaines autres divisions qui jouissent d'un haut niveau d'expertise ou d'une forte concentration industrielle, ou qui sont simplement favorisées par la géographie. C'est le cas de la division Pacifique pour ce qui est des produits des technologies de l'information et de l'aérospatiale, de la Côte sud-est pour les pneumatiques et du Centre sud-ouest pour les produits pétroliers.

Tableau 43 Principaux produits importés par principales divisions, 2011 (G\$)

Description des produits (SH4)	Total	Division	Valeur	%
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour	3,0	Centre nord-est	1,5	48,3
		Centre sud-est	0,7	23,4

66. Ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec et Association canadienne des producteurs de pétrole.

67. Les États-Unis sont devenus en 2011 exportateurs nets de produits pétroliers raffinés, une première depuis la Seconde Guerre mondiale.

Source : *Bloomberg Businessweek*, 18 novembre 2013 – 2 janvier 2014.

Description des produits (SH4)		Total	Division	Valeur	%
le transport de personnes					
2710	Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	1,5	Centre sud-ouest	0,9	56,4
			Atlantique	0,2	14,4
8704	Véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de marchandises	1,5	Centre nord-est	0,9	58,8
			Centre sud-est	0,2	14,4
8411	Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1,1	Centre nord-est	0,3	31,3
			Nouvelle-Angleterre	0,3	28,1
8542	Circuits intégrés électroniques	0,8	Nouvelle-Angleterre	0,7	96,5
			Atlantique	0,0	0,8
4011	Pneumatiques neufs, en caoutchouc	0,7	Côte sud-est	0,5	74,7
			Centre sud-est	0,1	9,2
8803	Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	0,6	Pacifique	0,1	23,6
			Centre sud-ouest	0,1	21,0
9999	Frais de manutention pour services postaux et courrier	0,5	Atlantique	0,5	100,0
			Centre nord-ouest	0,0	0,0
2713	Coke de pétrole, bitume de pétrole et autres résidus des huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux	0,5	Centre sud-ouest	0,3	67,2
			Centre nord-est	0,1	12,6
Sous-total		10,1			
Autres groupes de produits		15,2			
TOTAL États-Unis		25,4			

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

4.5.3.2 Les principaux produits importés en 2000 et leur situation en 2011

En 2000, il y avait six produits dont la valeur des importations à partir des États-Unis était supérieure au milliard de dollars (tableau 44). En 2011, il n'en restait que trois, parmi lesquels les véhicules automobiles (SH8703 et SH8704). À l'exception de celles de véhicules de transport de marchandises, les importations de tous les produits ont reculé par rapport à leur niveau de 2000.

Les plus grands perdants en valeur sont les circuits intégrés et micro-assemblages électroniques (SH8542) et les produits de la téléphonie et des technologies de l'information (SH8471).

Globalement, les dix principaux produits de 2000 ont vu leur part dans les importations du Québec à partir des États-Unis passer de 43,2 % à 27,3 % en 2011.

Tableau 44 Principaux produits importés en 2000 et leur situation en 2011 (G\$)

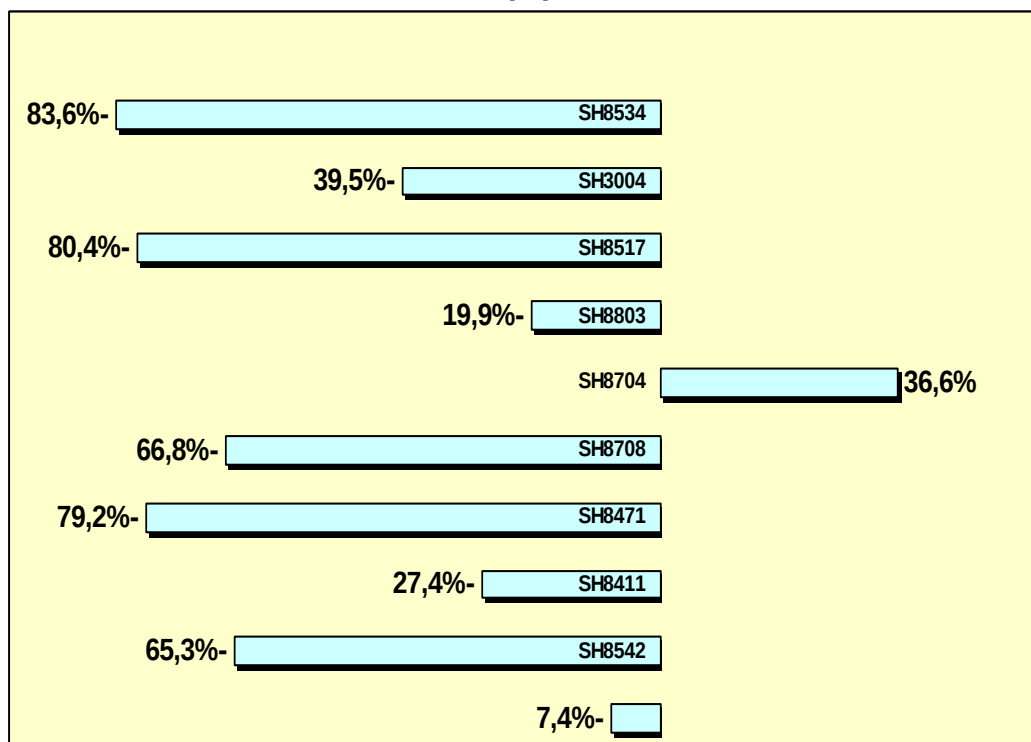
Description des produits (SH4)	2000		2011		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	3,3	10,9	3,0	10,1	-7,4
8542 Circuits intégrés électroniques	2,2	7,3	0,8	2,5	-65,3
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1,4	4,8	1,1	3,5	-27,4
8471 Machines automatiques de traitement de l'information et leurs unités; lecteurs magnétiques ou optiques	1,2	3,8	0,2	0,8	-79,2
8708 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n ^{os} 87.01 à 87.05	1,1	3,7	0,4	1,2	-66,8
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1,1	3,7	1,5	5,1	36,6
8803 Parties des appareils des n ^{os} 88.01 ou 88.02	0,7	2,4	0,6	1,9	-19,9
8517 Postes téléphoniques, cellulaires, autres appareils pour l'émission, la transmission ou la réception de la voix, d'images ou d'autres données	0,7	2,4	0,1	0,5	-80,4
3004 Médicaments constitués de produits mélangés ou non mélangés	0,7	2,2	0,4	1,4	-39,5
8534 Circuits imprimés	0,6	2,0	0,1	0,3	-83,6
Sous-total	13,0	43,2	8,2	27,3	-36,9
Autres groupes de produits	17,0	56,8	17,2	57,2	0,8
TOTAL États-Unis	30,0	100,0	25,4	100,0	-15,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Les variations en pourcentage sont reproduites dans le graphique 20 ci-dessous.

Graphique 20 Principaux produits importés en 2000 et leur situation en 2011 (%)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

4.5.4 Les importations par modes de transport

Dans le chapitre précédent, il a été précisé que les exportations du Québec vers les États-Unis se faisaient dans une proportion de 64,5 % par la **route**. Dans le cas des importations, ce pourcentage n'est que de 55,9 %. La distance et la nature des produits importés sont les principaux déterminants du choix du mode de transport.

Les importations à partir des divisions limitrophes ne se font pratiquement que par la route. C'est le cas des importations à partir de la Nouvelle-Angleterre (87,5 %) et de l'Atlantique (71,1 %). Or, du fait de la distance ou de la nature particulière des produits importés, il se produit des migrations du transport routier vers d'autres modes mieux adaptés. C'est ce qui arrive dans le cas des importations à partir du Centre sud-ouest, puisque ces dernières sont composées en grande partie (38,1 %) de produits pétroliers, pour lesquels le transport par bateau est plus approprié. Les autres principaux produits importés sont l'oxyde et l'hydroxyde d'aluminium et des polymères qui peuvent être stockés dans des wagons-citernes, ce qui relègue le transport routier en troisième position, avec une part de seulement 14,8 % des importations depuis cette division.

Tableau 45 Ventilation des importations par divisions et modes de transport, 2011 (G\$)

Division	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres		Total (G\$)
	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	
Nouvelle-Angleterre	0,3	7,8	0,1	3,0	0,0	1,1	3,1	87,5	0,0	0,6	3,6
Atlantique	0,4	10,2	0,2	6,0	0,5	11,7	2,9	71,1	0,0	1,1	4,0
Centre nord-est	0,7	13,0	1,4	28,3	0,3	5,3	2,6	50,9	0,1	2,5	5,1
Côte sud-est	0,4	10,5	0,5	14,2	0,3	7,0	2,6	67,5	0,0	0,8	3,9
Centre sud-est	0,1	7,5	0,7	38,7	0,0	1,5	0,9	51,9	0,0	0,5	1,8
Centre sud-ouest	0,3	8,4	0,8	26,8	1,5	49,3	0,5	14,8	0,0	0,7	3,1
Centre nord-ouest	0,2	16,7	0,5	38,4	0,0	1,7	0,6	42,5	0,0	0,7	1,4
Montagnes	0,2	30,4	0,1	10,7	0,0	0,0	0,4	58,2	0,0	0,6	0,7
Pacifique	0,8	45,8	0,2	11,3	0,1	6,2	0,6	35,8	0,0	0,9	1,7
TOTAL États-Unis	3,4	13,4	4,7	18,4	2,8	10,9	14,2	55,9	0,4	1,5	25,4

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

La carte 9 offre une représentation visuelle de la répartition des importations par divisions et par modes de transport. Elle inclut aussi les importations en provenance du Mexique.

Au second rang des parts les plus faibles du transport routier (35,8 %) figurent les importations en provenance de la division Pacifique. Dans ce cas, la combinaison de la distance et de la très grande valeur ajoutée des produits importés ont favorisé le recours au transport aérien.

La deuxième position revient au **chemin de fer**, avec une part globale de 18,4 %, légèrement inférieure au pourcentage de 19,8 % observé du côté des exportations. Ce mode de transport s'est particulièrement illustré pour les importations à partir du Centre sud-est (38,7 %) et du Centre nord-ouest (38,4 %). Les importations depuis ces deux divisions sont respectivement constituées de près de 52 % et de 40 % de véhicules de tourisme et de transport de marchandises. Toutefois, même dans ces deux cas, le rail n'a pas réussi à surpasser la route. Ainsi, le rail est très peu présent, pour différentes raisons : la distance, pour les importations à partir des divisions limitrophes (Nouvelle-Angleterre et Atlantique); le relief, dans le cas des Montagnes; et une combinaison de la distance et de la valeur ajoutée, dans celui de la division Pacifique.

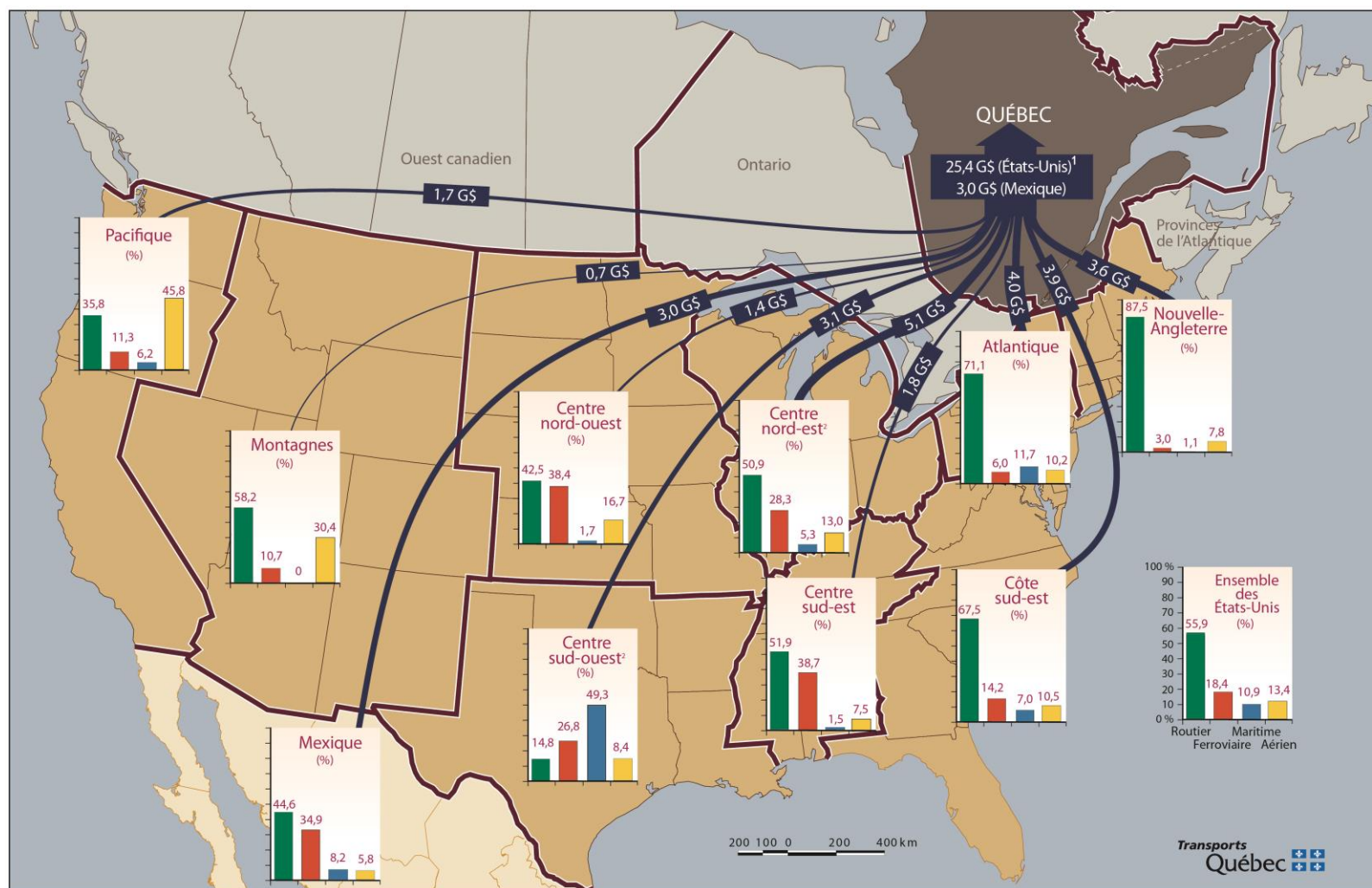
En troisième position se trouve le **transport aérien**, par la voie duquel ont été acheminées 13,4 % des importations du Québec depuis les États-Unis. Ce mode est souvent sollicité lorsqu'il s'agit de transporter sur de grandes distances des marchandises à haute valeur ajoutée ou des denrées périssables. Cette situation est mise en lumière par la part de 45,8 % que ce mode a enregistré dans le cas des importations du Québec à partir de la division Pacifique, ce qui lui procure la première place.

Les régions difficiles d'accès sont aussi favorables au transport aérien à en juger par la performance de ce mode, juste derrière la route, réalisée pour les importations à partir des Montagnes, avec une part de 30,8 %.

Enfin, le **transport maritime** arrive en dernière position, avec une part de 10,9 % des importations du Québec depuis les États-Unis, comparativement à 4,5 % du côté des exportations. Essentiellement, les importations de pétrole brut depuis le Centre sud-ouest ont permis à ce dernier mode d'occuper une première place grâce à l'acheminement d'une part de 49,3 % des importations totales depuis cette division. Les importations provenant de la division Atlantique sont les seules autres importations à permettre au transport maritime de réaliser une part supérieure à 10 % (11,7 %).

Quant aux importations à partir du **Mexique**, elles se font principalement par route (44,6 %) et par chemin de fer (34,9 %). Si le Québec exporte relativement peu vers ce pays, ses importations à partir du Mexique sont les sixièmes en importance à l'échelle du monde et les premières du continent américain dans un classement par pays (excluant les États-Unis) et par États.

Carte 9 Valeur des importations du Québec depuis les États-Unis et le Mexique et parts modales, 2011 (G\$)



1 : Comprend la catégorie «Autres États» qui n'est pas incluse dans les neuf régions de recensement.
 2 : Pour la région Centre nord-est, 0,1 G\$ soit 2,5 % est inclus dans la catégorie «Autres modes». Pour la région de l'Atlantique, c'est 0,05 (G\$) soit 1,1%.
 Pour les autres régions la part attribuée à la catégorie «Autres modes» représente des valeurs inférieures à 0,9 %.
 Sources : Statistique Canada, Commerce international de marchandises.
 Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable, juin 2012.

4.5.5 Les importations par États

4.5.5.1 Les principaux États en 2011 et leur situation en 2000

En 2011, les importations de marchandises du Québec à partir des États-Unis se sont élevées à 25,4 milliards de dollars. Plus de la moitié de ces importations (53,5 %) provenaient de dix principaux États⁶⁸ (tableau 46). À la tête de ce groupe se trouvaient le Texas (9,5 %) et l'État de New York (8,3 %). Si ces deux États étaient respectivement les deuxième et premier marchés d'exportation du Québec dans le monde, les niveaux d'importation les situent plutôt aux neuvième et dixième rangs des sources d'approvisionnement.

Tableau 46 Principaux États d'importation en 2011 et variation par rapport à 2000 (G\$)

État	2011		2000		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
Texas	2,4	9,5	1,8	6,1	31,7
New York	2,1	8,3	2,7	9,2	-23,6
Michigan	1,6	6,3	2,2	7,2	-26,8
Ohio	1,2	4,8	1,6	5,5	-25,3
Californie	1,2	4,6	2,5	8,2	-52,3
Vermont	1,1	4,3	1,9	6,2	-41,6
Illinois	1,0	4,0	1,1	3,7	-8,4
New Jersey	1,0	4,0	1,3	4,4	-23,5
Indiana	1,0	3,9	0,7	2,3	44,7
Massachusetts	1,0	3,8	1,6	5,4	-39,7
Sous-total	13,6	53,5	17,4	58,1	-22,2
Autres États	11,8	46,5	12,6	41,9	-6,3
TOTAL	25,4	100,0	30,0	100,0	-15,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

La demande grandissante du Québec pour les produits pétroliers a favorisé le Texas, qui est le seul État avec l'Indiana à avoir réalisé une croissance positive de ses exportations vers le Québec durant la période d'analyse. Même si l'Indiana est encore loin de représenter une menace pour ses voisins le Michigan et l'Ohio en ce qui a trait aux exportations de véhicules de tourisme, il n'en demeure pas moins que, du côté des véhicules de transport de marchandises, cet État est le troisième fournisseur en

68. L'Indiana et le Massachusetts ont bénéficié d'un léger arrondissement.

importance, et que ses exportations vers le Québec sont près de 2,5 fois celles de l'Ohio.

C'est donc grâce à ce dernier segment de l'industrie que l'Indiana a réussi à améliorer sa part dans le marché québécois en 2011 et, par la même occasion, à intégrer le groupe des principaux États. Tous les autres États ont vu leurs exportations vers le Québec diminuer, les plus fortes baisses en valeur et en pourcentage ayant été enregistrées par la Californie et le Vermont.

4.5.5.1.1 Produits importés des principaux États en 2011

Le tableau 47 présente les deux premiers produits importés en 2011 par le Québec à partir de chacun des 10 principaux États. Il ressort de l'analyse de ces produits que l'hégémonie des Américains dans le domaine de l'automobile est loin de s'estomper. En effet, sur les 20 premiers produits recensés, 7 sont des véhicules de tourisme ou de transport de marchandises.

Ces deux produits composent d'ailleurs une très grande partie des importations à partir du Michigan (79,5 %), de l'Ohio (42,8 %) et de l'Indiana (35,3 %). Il faut noter toutefois que, sur le strict plan des importations de véhicules (transport de personnes et de marchandises), l'Indiana se classe sixième, place qu'il doit surtout aux véhicules de transport de marchandises (où il est troisième, tout juste derrière le Kentucky).

Le deuxième groupe de produits est constitué d'huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que brutes (produits raffinés), qui proviennent majoritairement du Texas (33,3 %), et à un degré moindre de l'Illinois (12,9 %).

Le Vermont s'illustre dans les circuits intégrés et micro-assemblages (SH8542), le Massachusetts dans les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (SH8411) et enfin la Californie dans les parties des véhicules aériens ou spatiaux et les vins de raisins frais.

Tableau 47 Premiers produits importés depuis les principaux États, 2011 (G\$)

État	Valeur	Description des produits (SH4)	Part (%)
Texas	2,4	2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	33,3
		2818 Oxyde d'aluminium; hydroxyde d'aluminium	12,1
New York	2,1	9999 Frais de manutention pour services postaux et courrier	23,7
		2902 Hydrocarbures cycliques	9,9
Michigan	1,6	8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	39,9
		8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	39,6
Ohio	1,2	8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	37,1
		8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	9,0
Californie	1,2	8803 Parties des appareils des n ^{os} 88.01 ou 88.02	8,9
		2204 Vins de raisins frais, y compris les vins enrichis en alcool; moûts de raisin autres que ceux du n ^o 20.09	6,9
Vermont	1,1	8542 Circuits intégrés électroniques	66,8
		4810 Papiers et cartons couchés au kaolin ou à d'autres substances inorganiques	4,7
Illinois	1,0	8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	19,8
		2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	12,9
New Jersey	1,0	8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	10,1
		7408 Fils de cuivre	7,4
Indiana	1,0	8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	17,9
		8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	17,4
Massachusetts	1,0	8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	19,6
		7106 Argent sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	7,7

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

4.5.5.2 Les principaux États en 2000 et leur situation en 2011

Si le nombre des principaux États n'a pas tellement varié entre 2000 et 2011, il est impossible d'en dire autant de la part dévolue à chacun d'eux dans les importations du Québec. Globalement, la part de ces derniers est passée de 62,6 % en 2000 à seulement 14,1 % en 2011, soit une baisse des importations de près de 25 %. Si la plupart des États ont tout de même réussi à maintenir le niveau de leurs exportations

au-dessus du seuil du milliard de dollars, cela ne fut le cas ni de la Caroline du Nord ni de la Pennsylvanie.

Tableau 48 Principaux États en 2000 et leur situation en 2011 (G\$)

État	2000		2011		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
New York	2,7	9,2	2,1	8,3	-23,6
Californie	2,5	8,2	1,2	4,7	-52,3
Michigan	2,2	7,2	1,6	6,3	-26,8
Vermont	1,9	6,2	1,1	4,3	-41,6
Texas	1,8	6,1	2,4	9,4	31,7
Ohio	1,6	5,5	1,2	4,7	-25,3
Massachusetts	1,6	5,4	1,0	3,9	-39,7
New Jersey	1,3	4,4	1,0	3,9	-23,5
Illinois	1,1	3,7	1,0	3,9	-8,4
Pennsylvanie	1,0	3,5	0,9	3,5	-11,9
Caroline du Nord	1,0	3,3	0,6	2,4	-38,6
Sous-total	18,8	62,6	14,1	55,5	-25,0
Autres États	11,2	37,4	11,3	44,5	0,1
TOTAL	30,0	100,0	25,4	100,0	-15,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, mars 2012.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

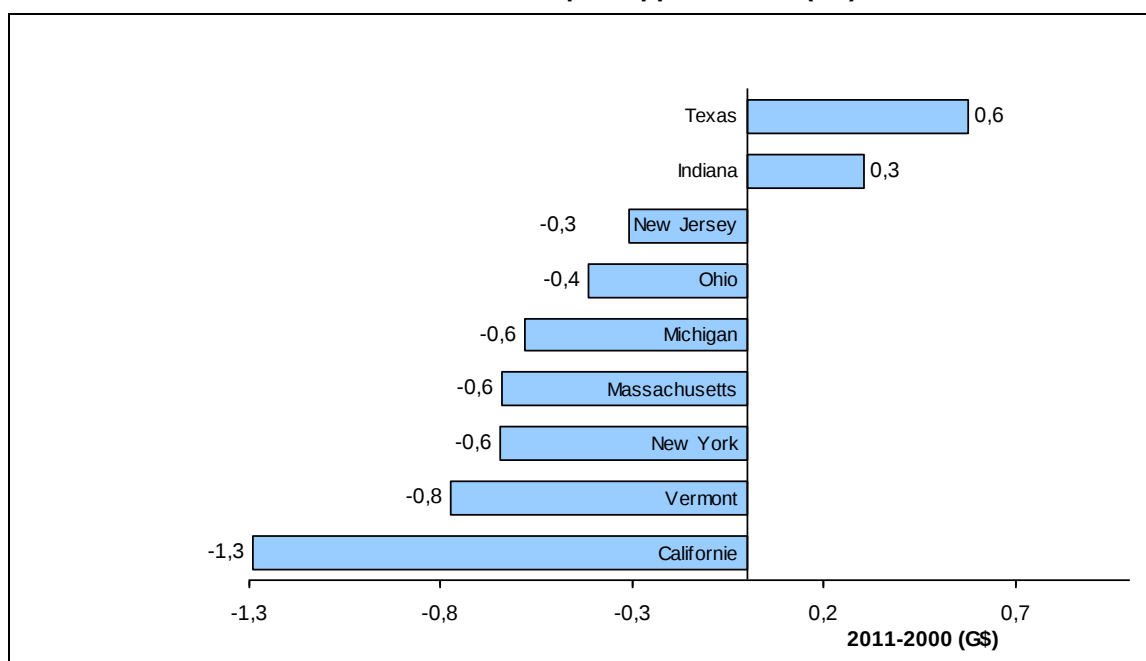
Sur les onze principaux États de 2000, seul le Texas a réussi à enregistrer une croissance de ses exportations, grâce aux huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que brutes, dont la demande québécoise a été exacerbée par la fermeture de la raffinerie Shell mentionnée précédemment. Cela a permis au Texas de passer du rang de cinquième à première source d'approvisionnement du Québec à partir des États-Unis, tous produits confondus.

Deux États ont relativement réussi à contenir l'érosion de leurs exportations vers le Québec, soit l'Illinois (-8,4 %) et la Pennsylvanie (-11,9 %).

La baisse de 15,5 % des importations québécoises à partir des États-Unis entre 2000 et 2011 a surtout été causée par celles ayant affligé les grands partenaires traditionnels du Québec que sont les États du Vermont, de New York et du Michigan, du côté Nord-est, et de la Californie, du côté Ouest. Ensemble, ces quatre États ont absorbé 62,6 % du déclin absolu des principaux États de 2000, exclusion faite du Texas.

Le graphique 21 illustre les principaux États dont les importations du Québec ont connu les plus grandes variations de valeur entre 2000 et 2011.

Graphique 21 États présentant les plus fortes variations des importations à partir du Québec, 2011 par rapport à 2000 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, extraction de mars 2012.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

5. CONCLUSION

Les principaux partenaires et la valeur des échanges

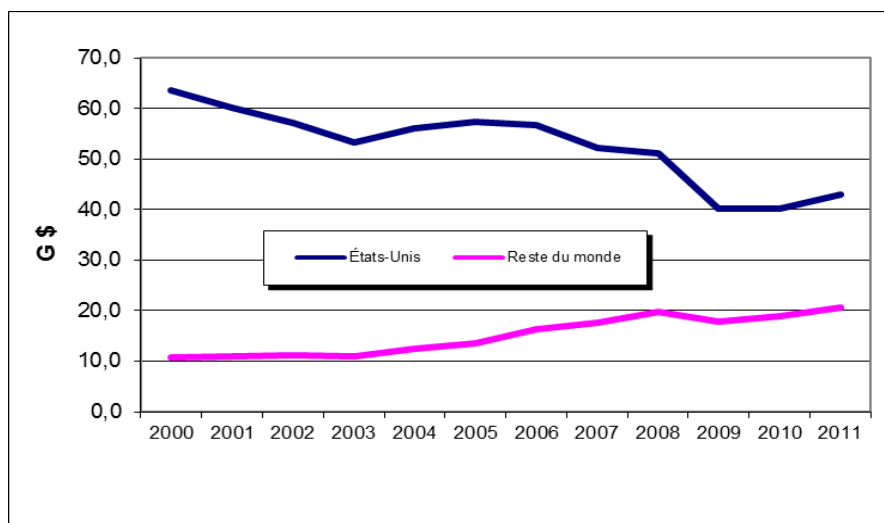
En 2011, les échanges internationaux de marchandises du Québec se sont élevés à près de 146,9 milliards de dollars, un niveau supérieur de 3,2 % à celui de 2000. Ces échanges étaient surtout alimentés par les importations, qui en constituaient 56,7 %. Partant d'un surplus d'un peu plus de 6 milliards en 2000, la balance commerciale internationale du Québec a enregistré un déficit record de 19,8 milliards en 2011. Le dernier excédent commercial du Québec remonte à 2003.

Les États-Unis sont toujours le principal partenaire commercial du Québec, mais leur part dans les échanges est passée de 65,7 % en 2000 à 46,5 % en 2011, ce qui correspond à une baisse de 25,2 milliards. Au cours de la décennie 2000, le Québec a largement diversifié les débouchés pour ses produits et en a fait autant pour ses sources d'approvisionnement. Ainsi, le nombre de pays avec lesquels le Québec a eu des échanges supérieurs au milliard de dollars est passé de 14 en 2000 à 22 en 2011.

Les principaux produits exportés et les principales destinations

Les exportations internationales de marchandises du Québec ont atteint 63,6 milliards de dollars en 2011, enregistrant ainsi une baisse de 14,3 % par rapport à 2000. Si les exportations vers les États-Unis ont diminué de 32,3 % entre 2000 et 2011, celles destinées au reste du monde ont, dans l'intervalle, presque doublé (91,7 %).

Évolution des exportations internationales de marchandises, 2000-2011 (G\$)



Plusieurs facteurs ont contribué à réduire les exportations du Québec vers les États-Unis, notamment la forte appréciation du dollar canadien par rapport au dollar

américain entre 2000 et 2011, ce qui a eu pour conséquence de détourner les importateurs américains vers d'autres sources (Chine, Inde, Mexique)⁶⁹.

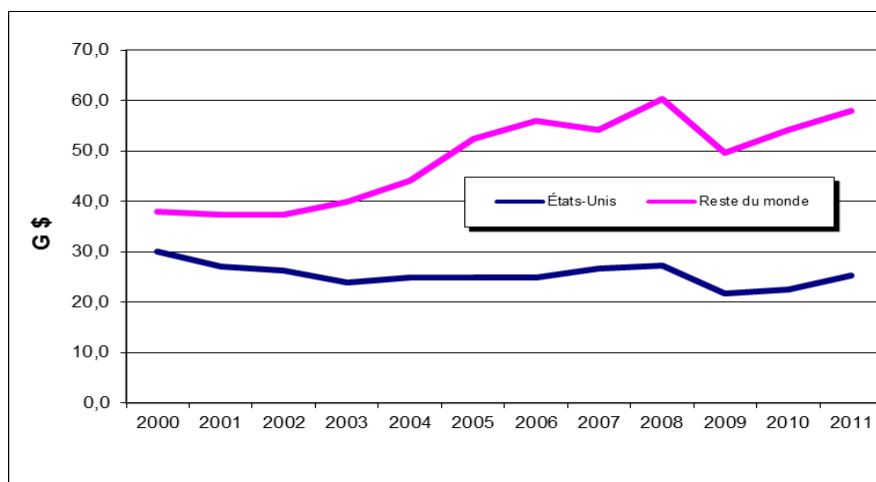
Les principaux débouchés⁷⁰ pour les produits québécois, outre les États-Unis, sont la Chine, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et le Mexique. Ces six pays n'ont toutefois récolté que 14,2 % des exportations de 2011.

La ventilation par groupes de produits (niveau SH4) montre que les exportations de 11 de ces derniers dépassent le cap du milliard de dollars, ces groupes étant par ailleurs fortement liés aux industries minière et forestière (aluminium, cuivre, fer, papier journal et papiers et cartons non couchés) et à celles de la haute technologie (navigation aérienne ou spatiale).

Les principaux produits importés et les principales origines

Si les exportations internationales de marchandises du Québec ont diminué entre 2000 et 2011, les importations ont quant à elles enregistré un gain de 22,4 %, passant de 68,1 à 83,3 milliards de dollars. Les importations à partir des États-Unis, accusant un recul de 15,3 %, ne représentaient en 2011 que 30,4 % des importations internationales. Pendant ce temps, les importations à partir du reste du monde ont augmenté de 52,6 %, atteignant 58 milliards de dollars.

Évolution des importations internationales de marchandises, 2000-2011 (G\$)



En 2011, le Québec a importé pour près de 18 milliards de dollars (21,4 %) de pétrole brut et de produits dérivés (SH2709 et SH2710); ses principales sources d'approvisionnement sont l'Algérie, le Kazakhstan et l'Angola pour le pétrole brut et les États-Unis pour les produits raffinés.

69. MDEIE et ISQ, *Étude d'impact de la concurrence de la Chine, de l'Inde et du Mexique sur les ventes de biens du Québec aux États-Unis et au Canada : 2000-2008 et 2008-2009*.

70. Pays vers lesquels les exportations sont supérieures au milliard de dollars.

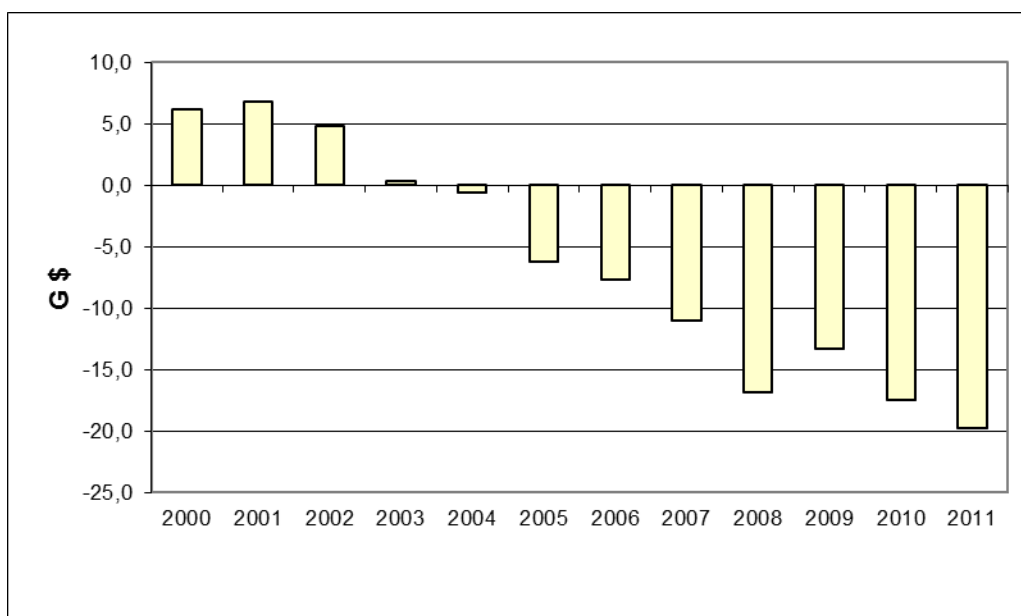
Les véhicules automobiles (transport de marchandises et de personnes) et leurs accessoires sont le deuxième groupe en importance, avec des importations de l'ordre de 10,7 milliards de dollars (12,9 %), dont 5,2 milliards (48,5 %) reviennent aux États-Unis.

Les autres pays ayant bénéficié de l'essor des importations internationales du Québec en 2011 sont la Chine, le Brésil, les Pays-Bas et la Finlande.

La balance commerciale internationale de marchandises

Entre 2000 et 2011, le Québec, à en juger par l'évolution de son déficit commercial de marchandises, est passé d'une économie productrice à une économie importatrice.

Évolution de la balance commerciale internationale de marchandises, 2000-2011 (G\$)



La totale dépendance de l'économie québécoise à l'égard des importations de pétrole brut et de produits raffinés pour satisfaire ses besoins énergétiques⁷¹ et ceux des véhicules automobiles de transport de personnes et de marchandises continuera à peser lourd sur le bilan commercial du Québec, de sorte que la probabilité d'un retour à un surplus à moyen terme (cinq ans) est pratiquement nulle.

71. Les produits pétroliers comblent 39 % des besoins énergétiques du Québec et représentent au moins 95 % des carburants destinés au transport.

Source : Ultramar (2013), *La place du raffinage et des produits pétroliers dans le bilan énergétique et économique du Québec*.

Annexe 1

Les spécificités des statistiques de source douanière

Les statistiques sur le commerce international d'origine douanière constituent une source d'information de grande valeur pour les organismes privés et publics de développement économique et de planification des transports au Québec, qui se basent sur l'état de la sollicitation des différents modes de transport et de leur réseau respectif. Vu l'utilisation de ces données, une mise en garde circonscrivant leur portée et leurs limites est nécessaire.

La collecte des données

Dans le cadre des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, suivant le protocole d'entente de 1987, chaque pays remplace les statistiques de ses exportations par les statistiques des importations¹ fournies par le pays importateur. Pour des raisons de taxation et de surveillance de la nature des marchandises qui entrent sur le territoire, les contrôles exercés à l'entrée des marchandises sont beaucoup plus rigoureux que ceux effectués à la sortie (exportations). Les données concernant la valeur et la description des produits importés sont donc de plus grande qualité.

Il incombe ainsi à chaque importateur de fournir plusieurs renseignements sur sa cargaison : la description de la marchandise, sa valeur, son tonnage, son origine, le bureau de dédouanement et le mode de transport utilisé. Ces données sont colligées par l'Agence des services frontaliers du Canada et par la douane américaine².

Les importations attribuées à la province de dédouanement

La première lacune à signaler est qu'au Canada, les importations sont attribuées à la province de dédouanement. En d'autres termes, les produits destinés au Québec qui entrent au Canada par une autre province et y sont dédouanés sont considérés comme des importations de cette province.

L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) corrige ce biais en appliquant aux données sur les importations de Statistique Canada une série d'ajustements basés sur la part de la consommation des ménages québécois par rapport à l'ensemble canadien³. Cette méthode permet une estimation plus réaliste des échanges internationaux du Québec.

L'exemple des voitures de tourisme et autres véhicules de transport de personnes (SH8703) illustre bien l'importance de cette correction. Selon l'information que

1. Le protocole d'entente est entré en vigueur en 1990.

2. http://forms.cbp.gov/pdf/CBP_Form_7501.pdf et <http://www.customs.gov/xp/cgov/toolbox/forms/>.

3. <http://www.stat.gouv.qc.ca/bul/commerce/MTQRappFinal20-02-2002.pdf>.

Statistique Canada, extraite des *Données sur le commerce en direct* d'Industrie Canada⁴, la valeur des importations québécoises de ces véhicules ne serait que de 620,2 millions de dollars en 2011, alors que les estimations de l'ISQ portent ce chiffre à 7,4 milliards. Ce qui explique cet écart : les véhicules japonais et coréens destinés au Québec sont attribués en très large partie à la Colombie-Britannique (New Westminster, Vancouver), les véhicules européens à la Nouvelle-Écosse (Halifax) et les véhicules américains (surtout ceux en provenance du Midwest) à l'Ontario.

Selon Statistique Canada, les importations de 2011 de ces trois dernières provinces seraient les suivantes :

Ontario	: 17,9 G\$
Nouvelle-Écosse	: 2,5 G\$
Colombie-Britannique	: 1,4 G\$

La douane américaine compile quant à elle les données sur les importations qui entrent aux États-Unis en considérant la province d'origine et l'État de destination de la marchandise. Or, même si a priori les données concernant les exportations du Québec vers les États-Unis s'avèrent très fiables, il n'en demeure pas moins qu'elles ne sont pas totalement exemptes d'erreurs⁵.

Le mode de transport par lequel la frontière est franchie

Le mode de transport retenu dans les statistiques douanières est celui par lequel la frontière est franchie. Ainsi, un produit transporté par bateau puis chargé sur un camion sera inscrit comme ayant été transporté par camion. Le mode de transport est parfois établi à partir de différents renseignements, car il n'est pas toujours précisé dans les documents d'exportation.

Bref, l'information actuellement disponible fournit un bon ordre de grandeur de la sollicitation des différents modes de transport selon la destination, mais quelques incohérences subsistent.

4. <https://www.ic.gc.ca/app/scr/tdst/tdo/crtr.html?productType=HS6&lang=fra>.

5. C'est le cas, par exemple, lorsque les documents mentionnent l'adresse du siège social de la compagnie ou celle de l'intermédiaire, lesquelles ne sont pas nécessairement situées dans la province où le produit a été fabriqué. Ce constat est aussi valable pour l'État de destination.

Annexe 2

Les régions du monde et leur composition

Amérique du Nord

Canada États-Unis (US)
Groenland (GL) Saint-Pierre-et-Miquelon

** Inclut les îles Vierges américaines (VI) et Porto Rico (PR), géographiquement en Amérique centrale et aux Antilles

Amérique centrale et Antilles

Anguilla, île (AI)	Antigua-et-Barbuda (AG)	Antilles néerlandaises (BQ) (note 1)
Aruba, île (AW)	Bahamas (BS)	Barbade (BB)
Belize (BZ)	Bermudes (BM)	Caïmans, îles (KY)
Costa Rica (CR)	Cuba (CU)	Dominique (DM)
El Salvador (SV)	Grenade (GD)	Guatemala (GT)
Haïti (HT)	Honduras (HN)	Jamaïque (JM)
Mexique (MX)	Nicaragua (NI)	Panama (PN)
République dominicaine (DO)	Saint-Christophe-et-Niévès (KN)	Sainte-Lucie (LC)
Saint-Vincent-et-les- Grenadines (VC)	Trinité-et-Tobago (TT)	Turques-et-Caïques, îles (TC)
Vierges britanniques, îles (VG)		

** Exclut la Guadeloupe (GP), la Martinique (MQ), Saint-Barthélemy (BL) et Saint-Martin (partie française) (MF), lesquels sont inclus avec la France (FR) (Europe de l'Ouest).

** Exclut les îles Vierges américaines (VI) et Porto Rico (PR), lesquels sont inclus avec les États-Unis (US), région du Sud-est.

(Note 1) Entité dissoute en décembre 2010, maintenant Bonaire, Saint-Eustache et Saba (BQ), Curaçao (CW) et Saint-Martin, partie néerlandaise (SX).

Amérique du Sud

Argentine (AR)	Bolivie (BO)	Brésil (BR)
Chili (CL)	Colombie (CO)	Équateur (EC)
Géorgie du Sud et Sandwich du Sud, îles (GS)	Guyana (GY)	
Malouines, îles (FK)	Paraguay (PY)	Pérou (PE)
Suriname (SU)	Uruguay (UY)	Venezuela (VE)

** Sans mention de la Guyane française (GF), laquelle pourrait être incluse avec la France (FR) en Europe de l'Ouest.

Afrique

Afrique du Sud (ZA)	Algérie (DZ)	Angola (AO)
Antarctique (AQ) (note 1)	Bénin (BJ)	Botswana (BW)
Bouvet, île (BV)	Burkina Faso (BF)	Burundi (BI)
Cameroun (CM)	Cap-Vert (CV)	Centrafrique (CF) (note 5)
Comores (KM)	Congo (CG) (note 2)	Congo, rép. du (CD) (note 3)
Côte d'Ivoire (CI)	Djibouti (DJ)	Égypte (EG)
Érythrée (ER)	Éthiopie (ET)	Gabon (GA)
Gambie (GM)	Ghana (GH)	Guinée (GN)
Guinée-Bissau (GW)	Guinée équatoriale (GQ)	Kenya (KE)
Lesotho (LS)	Liberia (LR)	Libye (LY)
Madagascar (MG)	Malawi (MW)	Mali (ML)
Maroc (MA)	Maurice, île (MU)	Mauritanie (MR)
Mozambique (MZ)	Namibie (NA)	Niger (NE)
Nigeria (NG)	Océan Indien britannique (IO)	Ouganda (UG)
Rwanda (RW)	Sahara occidental (EH)	Sainte-Hélène (SH)
São Tomé-et-Príncipe (ST)	Sénégal (SN)	Seychelles (SC)
Sierra Leone (SL)	Somalie (SO)	Soudan (SD) (note 4)
Swaziland (SW)	Tanzanie (TZ)	Tchad (TD)
Terres australes françaises (TF)	Togo (TG)	Tunisie (TU)
Zambie (ZM)	Zimbabwe (ZW)	

** Sans mention de Mayotte (YT) ni de La Réunion (RE), qui pourraient être incluses avec la France (FR) en Europe de l'Ouest.

(Note 1) Selon la base de données fournie par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

(Note 2) Congo-Brazzaville.

(Note 3) République démocratique du Congo.

(Note 4) En 2011, indépendance du Soudan du Sud (SS).

(Note 5) République centrafricaine.

Moyen-Orient

Arabie saoudite (SA)	Bahreïn (BH)	Chypre (CY)
Émirats arabes unis (AE)	Irak (IQ)	Iran (IR)
Israël (IL) (note 1)	Jordanie (JO)	Koweït (KW)
Liban (LB)	Oman (OM)	Qatar (QA)
Syrie (SY)	Turquie (TR)	Yémen (YE)

(Note 1) Pourrait inclure le territoire palestinien (PS).

Europe de l'Ouest ou occidentale

Allemagne (DE) (note 1)	Andorre (AD)	Autriche (AT)
Belgique (BE)	Danemark (DK)	Espagne (ES) (note 2)
Féroé, îles (FO)	Finlande (FI) (note 3)	France (FR) (note 4)
Gibraltar (GI)	Grèce (GR)	Irlande (IE)
Islande (IS)	Italie (IT) (note 5)	Luxembourg (LU)
Malte (MT)	Norvège (NO) (note 6)	Pays-Bas (NL)
Portugal (PT)	Royaume-Uni (GB) (note 7)	Suède (SE)
Suisse (CH)		

** Sans mention du Liechtenstein (LI).

(Note 1) Inclut l'ancienne Allemagne de l'Est (DD).

(Note 2) Inclut les îles Canaries (IC) ainsi que Ceuta et Melilla (EA).

(Note 3) Inclut les îles Aland (AX).

(Note 4) Inclut Monaco (MC); inclut la Guadeloupe (GP), la Martinique (MQ), Saint-Barthélemy (BL) et Saint-Martin (partie française) (MF), géographiquement en Amérique centrale et aux Antilles; pourrait inclure la Guyane française (GF), en Amérique du Sud; pourrait inclure Mayotte (YT) et La Réunion (RE), géographiquement en Afrique; exclut Saint-Pierre-et-Miquelon (PM), en Amérique du Nord.

(Note 5) Inclut la Cité du Vatican (VA) et pourrait inclure Saint-Marin (SM).

(Note 6) Inclut Svalbard et l'île Jan Mayen (SJ).

(Note 7) Inclut Guernesey (GG), Jersey (JE) et l'île de Man (IM).

Europe de l'Est, Russie et Asie centrale

Albanie (AL)	Arménie (AM)	Azerbaïdjan (AZ)
Belarus (BY)	Bosnie-Herzégovine (BA)	Bulgarie (BG)
Croatie (HR)	Estonie (EE)	Géorgie (GE)
Hongrie (HU)	Kazakhstan (KZ)	Kirghizistan (KG)
Lettonie (LV)	Lituanie (LT)	Macédoine (MK)
Moldavie (MD)	Monténégro (ME) (note 1)	Ouzbékistan (UZ)
Pologne (PL)	République tchèque (CZ)	Roumanie (RO)
Russie (RU)	Serbie (RS) (note 1)	Slovaquie (SK)
Slovénie (SI)	Tadjikistan (TJ)	Turkménistan (TM)
Ukraine (UA)		

(Note 1) Depuis 2006, auparavant en Serbie-Monténégro (CS) (2004-2006) et en Yougoslavie (YU) (jusqu'en 2003).

Asie de l'Est et du Sud

Afghanistan (AF)	Bangladesh (BD)	Bhoutan (BT)
Birmanie (MM)	Brunei Darussalam (BN)	Cambodge (KH)
Chine (CN)	Corée du Nord (KP)	Corée du Sud (KR)
Hong Kong (HK)	Inde (IN)	Indonésie (ID)
Japon (JP)	Laos (LA)	Macao (MO)
Malaisie (MY)	Maldives, îles (MV)	Mongolie (MN)
Népal (NP)	Pakistan (PK)	Philippines (PH)
Singapour (SG)	Sri Lanka (LK)	Taïwan (TW)
Thaïlande (TH)	Timor oriental (TL)	Vietnam (VN)

Océanie

Australie (AU)	Christmas, île (CX)	Cocos, îles (CC)
Cook, îles (CK)	Fidji (FJ)	Guam (GU)
Heard et McDonald, îles (HM)	Îles mineures éloignées (UM)	Kiribati (KI) (note 1)
Nauru (NR)	Niue (NU)	Norfolk, île (NF)
Nouvelle-Calédonie (NC)	Nouvelle-Zélande (NZ)	Palau (PW)
Papouasie–Nouvelle-Guinée (PG)	Pitcairn, île de (PT)	Polynésie française (PF)
Salomon, îles (SB)	Samoa (WS)	Samoa américaines (AS)
Tokélaou (Tokelau) (TK)	Tonga (TO)	Vanuatu (VU)
Wallis et Futuna, îles (WF)		

** Sans mention des îles Mariannes du Nord (MP), des îles Marshall (MH), de la Micronésie (FM).
(Note 1) Inclut Tuvalu (TV).

Source : ISQ, *Commerce international en ligne*.

Annexe 3

Les régions et divisions de recensement américaines

RÉGION 1 : NORD-EST		
DIVISION 1 : NOUVELLE-ANGLETERRE	DIVISION 2 : ATLANTIQUE	DIVISION 3 : CENTRE NORD-EST
Connecticut (09) Maine (23) Massachusetts (25) New Hampshire (33) Rhode Island (44) Vermont (50)	New Jersey (34) New York (36) Pennsylvanie (42)	Indiana (18) Illinois (17) Michigan (26) Ohio (39) Wisconsin (55)
RÉGION 2 : SUD		
DIVISION 5 : CÔTE SUD-EST	DIVISION 6 : CENTRE SUD-EST	DIVISION 7 : CENTRE SUD-OUEST
Delaware (10) District de Columbia (11) Floride (12) Géorgie (13) Maryland (24) Caroline du Nord (37) Caroline du Sud (45) Virginie (51) Virginie-Occidentale (54)	Alabama (01) Kentucky (21) Mississippi (28) Tennessee (47)	Arkansas (05) Louisiane (22) Oklahoma (40) Texas (48)
RÉGION 3 : OUEST		
DIVISION 4 : CENTRE NORD-OUEST	DIVISION 8 : MONTAGNES	DIVISION 9 : PACIFIQUE
Iowa (19) Kansas (20) Minnesota (27) Missouri (29) Nebraska (31) Dakota Nord (38) Dakota Sud (46)	Arizona (04) Colorado (08) Idaho (16) Nouveau-Mexique (35) Montana (30) Utah (49) Nevada (32) Wyoming (56)	Alaska (02) Californie (06) Hawaï (15) Oregon (41) Washington (53)

- * Les divisions sont celles de l'U.S. Census Bureau, mais comme seulement trois régions ont été retenues, les deux divisions du Midwest ont été réparties entre les régions nord-est et ouest. Les chiffres entre parenthèses sont les codes d'État du Federal Information Processing Standard.

Annexe 4

La nomenclature des sections et chapitres du Système harmonisé (SH)

- I Animaux vivants et produits du règne animal
 - 01 *Animaux vivants*
 - 02 *Viandes et abats comestibles*
 - 03 *Poissons et crustacés, mollusques et autres invertébrés aquatiques*
 - 04 *Lait et produits de la laiterie, œufs, miel et autres produits comestibles d'origine animale, non dénommés ni compris ailleurs (ndca)*
 - 05 *Autres produits d'origine animale, ndca*
- II Produits du règne végétal
 - 06 *Plantes vivantes et produits de la floriculture*
 - 07 *Légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires*
 - 08 *Fruits comestibles et écorces d'agrumes ou de melons*
 - 09 *Café, thé, maté et épices*
 - 10 *Céréales*
 - 11 *Produits de la minoterie; malt; amidons et féculles; inuline; gluten de froment*
 - 12 *Graines, semences et fruits; plantes industrielles ou médicinales; pailles et fourrages*
 - 13 *Gommes, résines et autres sucs et extraits végétaux*
 - 14 *Matières à tresser et autres produits d'origine végétale, ndca*
- III Graisses et huiles animales ou végétales; produits de leur dissociation et cires
 - 15 *Graisses et huiles animales ou végétales; produits de leur dissociation et cires*
- IV Produits des industries alimentaires; boissons, alcools, vinaigres et produits du tabac
 - 16 *Préparations de viande, de poissons ou de crustacés, de mollusques ou d'autres invertébrés aquatiques*
 - 17 *Sucres et sucreries*
 - 18 *Cacao et ses préparations*
 - 19 *Préparation à base de céréales, de farines, d'amidon, de pâtes, de féculles ou de lait; pâtisseries*
 - 20 *Préparation de légumes, de fruits ou d'autres parties de plantes*
 - 21 *Préparations alimentaires diverses*
 - 22 *Boissons, liquides alcooliques et vinaigres*
 - 23 *Résidus et déchets des industries alimentaires; aliments préparés pour animaux*
 - 24 *Tabacs et succédanés de tabac fabriqués*
- V Produits minéraux
 - 25 *Sel; soufre; terre et pierres; plâtres, chaux et ciments*
 - 26 *Minerais, scories et cendres*
 - 27 *Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation; matières bitumineuses; cires minérales*

- VI Produits des industries chimiques ou des industries connexes
- 28 *Produits chimiques inorganiques; composés de métaux précieux, d'éléments radioactifs, de métaux des terres rares ou d'isotopes*
 - 29 *Produits chimiques organiques*
 - 30 *Produits pharmaceutiques*
 - 31 *Engrais*
 - 32 *Extraits tannants ou tinctoriaux; tanins et leurs dérivés; pigments et autres matières colorantes; peintures et vernis; mastics; encres*
 - 33 *Huiles essentielles et rétinoides; produits de parfumerie ou de toilette préparés et préparations cosmétiques*
 - 34 *Savons, préparations pour lessive, préparations lubrifiantes, cires préparées, cires artificielles, produits d'entretien, bougies et articles similaires, pâtes à modeler et compositions pour l'art dentaire à base de plâtre*
 - 35 *Matières albuminoïdes; produits à base d'amidons ou de féculles modifiés; colles; enzymes*
 - 36 *Poudres et explosifs; articles de pyrotechnie; alliages pyrophoriques; allumettes; matières inflammables*
 - 37 *Produits photographiques ou cinématographiques*
 - 38 *Produits divers des industries chimiques*
- VII Matières plastiques, caoutchouc et ouvrages en ces matières
- 39 *Matières plastiques et ouvrages en ces matières*
 - 40 *Caoutchouc et ouvrages en caoutchouc*
- VIII Peaux, cuirs, pelleteries et ouvrages en ces matières
- 41 *Peaux (autres que les pelleteries) et cuirs*
 - 42 *Ouvrages en cuir; articles de sellerie, de voyage ou en boyaux; sacs à main*
 - 43 *Pelleteries et fourrures; pelleteries factices*
- IX Bois, liège et leurs ouvrages, et ouvrages de sparterie ou de vannerie
- 44 *Bois, charbon de bois et ouvrages en bois*
 - 45 *Liège et ouvrages en liège*
 - 46 *Ouvrages de sparterie ou de vannerie*
- X Pâte de bois, papier ou carton à recycler; papier et ses applications
- 47 *Pâte de bois ou d'autres matières fibreuses cellulosiques; papier ou carton à recycler (déchets et rebuts)*
 - 48 *Papiers et cartons; ouvrages en pâte de cellulose, en papier ou en carton*
 - 49 *Produits de l'édition, de la presse ou des autres industries graphiques*
- XI Matières textiles et ouvrages en ces matières
- 50 *Soie*
 - 51 *Laine, poils fins ou grossiers; fils et tissus de crin*
 - 52 *Coton*
 - 53 *Autres fibres végétales; fils de papier et tissus de fils de papier*
 - 54 *Filaments synthétiques ou artificiels; lames et formes similaires en matières textiles*
 - 55 *Fibres synthétiques ou artificielles discontinues*
 - 56 *Ouates, feutres et non-tissés; ficelles, cordes et cordages; etc.*

- 57 *Tapis et autres revêtements de sol en matières textiles*
- 58 *Tissus spéciaux; surfaces textiles touffetées; dentelles; tapisseries; broderies*
- 59 *Tissus imprégnés, enduits, recouverts ou stratifiés; articles techniques en matières textiles*
- 60 *Étoffes de bonneterie*
- 61 *Vêtements et accessoires du vêtement, en bonneterie*
- 62 *Vêtements et accessoires du vêtement, autres qu'en bonneterie*
- 63 *Autres articles textiles confectionnés; assortiments; friperie et chiffons*
- XII Chaussures, coiffures, parapluies, parasols, cannes, fouets, plumes, fleurs artificielles
 - 64 *Chaussures, guêtres et articles analogues*
 - 65 *Coiffures et parties de coiffures*
 - 66 *Parapluies, ombrelles, parasols, cannes, fouets, cravaches et leurs parties*
 - 67 *Plumes et duvet apprêtés et articles en ces matières; fleurs artificielles*
- XIII Ouvrages en pierres, plâtre, ciment, mica; produits céramiques; verre et ouvrages en verre
 - 68 *Ouvrage en pierre, plâtre, ciment, amiante, mica ou matières analogues*
 - 69 *Produits céramiques*
 - 70 *Verre et ouvrages en verre*
- XIV Perles fines ou de culture, pierres gemmes, métaux précieux; bijouterie; monnaies
 - 71 *Perles, pierres gemmes et métaux précieux; bijouterie; monnaies*
- XV Métaux communs et ouvrages en ces métaux
 - 72 *Fonte, fer et acier*
 - 73 *Ouvrages en fonte, fer ou acier*
 - 74 *Cuivre et ouvrages en cuivre*
 - 75 *Nickel et ouvrages en nickel*
 - 76 *Aluminium et ouvrages en aluminium*
 - 77 *(Non encore alloué dans le Système harmonisé)*
 - 78 *Plomb et ouvrages en plomb*
 - 79 *Zinc et ouvrages en zinc*
 - 80 *Étain et ouvrages en étain*
 - 81 *Autres métaux communs; cermets; ouvrages en ces matières*
 - 82 *Outils et outillage, articles et parties d'articles de coutellerie et couverts de tables, en métaux communs*
 - 83 *Ouvrages divers en métaux communs*
- XVI Machines et appareils, matériel électrique et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son et des images, et parties et accessoires de ces appareils
 - 84 *Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils*
 - 85 *Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son ou d'enregistrement et de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils*

XVII Matériel de transport

- 86 *Véhicules et matériel pour voies ferrées ou similaires et leurs parties; appareils mécaniques de signalisation pour voies de communication*
- 87 *Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres*
- 88 *Navigation aérienne ou spatiale*
- 89 *Navigation maritime ou fluviale*

XVIII Instruments et appareils d'optique (de mesure, contrôle et précision); instruments médico-chirurgicaux; horlogerie; instruments de musique; leurs parties et accessoires

- 90 *Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie; instruments et appareils médico-chirurgicaux; leurs parties et accessoires*
- 91 *Horlogerie*
- 92 *Instruments de musique; parties et accessoires de ces instruments*

XIX Armes et munition

- 93 *Armes, munition et leurs parties et accessoires*

XX Marchandises et produits divers

- 94 *Meubles; mobilier médico-chirurgical; articles de literie et similaires; appareils d'éclairage ndca; lampes-réclames, enseignes et plaques indicatrices lumineuses; constructions préfabriquées*
- 95 *Jouets, jeux, articles pour divertissements ou pour sports; leurs parties et accessoires*
- 96 *Ouvrages divers*

XXI Objets d'art, de collection ou d'antiquité

- 97 *Objets d'art, de collection ou d'antiquité*
- 98 *Dispositions de classification spéciale*
- 99 *Dispositions de classification spéciale¹*

1. Le nom donné par l'Institut de la statistique du Québec à cette section est « Transactions commerciales spéciales ».

À paraître en 2016 :

- 1- LE COMMERCE INTERNATIONAL DE MARCHANDISES DU QUÉBEC : DU CREUX DE 2009 À 2014
- 2- LE COMMERCE BILATÉRAL DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE : DU CREUX DE 2009 À 2015

Service de l'économie, de la prospective et des stratégies
Direction de la planification
Direction générale du transport collectif, des politiques et de la sécurité

*Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports*

Québec 