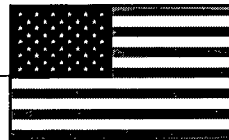


EXPOSÉ DE LA SITUATION
ET TENDANCES DU TRANSPORT
DANS LES ÉCHANGES
COMMERCIAUX ENTRE
LE QUÉBEC ET LES ÉTATS-UNIS,
1989-1998

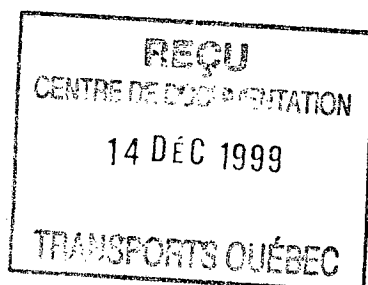
Direction
de la
planification
stratégique
en
transport

CANQ
TR
PST
PST
106

Québec 



**EXPOSÉ DE LA SITUATION
ET TENDANCES DU TRANSPORT
DANS LES ÉCHANGES
COMMERCIAUX ENTRE
LE QUÉBEC ET LES ÉTATS-UNIS,
1989-1998**



MINISTÈRE DES TRANSPORTS
DIRECTION DE L'OBSERVATOIRE EN TRANSPORT
SERVICE DE L'INNOVATION ET DE LA DOCUMENTATION
700, Boul. René-Lévesque Est, 21e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Gervais Parent

avec la collaboration
d'Yvan Gaudet

Service de l'économie et du plan directeur en transport
Direction de la planification stratégique en transport
Ministère des Transports du Québec

CANQ
TR
PST
PST
106

Octobre 1999

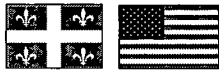
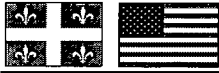


TABLE DES MATIÈRES

Sommaire.....	vii
Introduction	1
1. Le cadre géographique et humain	3
1.1 Les États-Unis : au troisième rang mondial pour la superficie et la population	3
1.2 Un peuplement graduel conditionné par les modes de transport.....	3
1.3 Une population vivant principalement dans les régions métropolitaines.....	4
1.4 L'évolution de la structure industrielle des États-Unis de 1959 à 1994.....	5
1.5 Les projections de croissance économique durant la période 2000-2010	8
2. Le commerce du Québec avec les États-Unis.....	11
2.1 Les États-Unis : premier partenaire commercial international du Québec	11
2.2 Les échanges commerciaux avec les quatre grandes régions des États-Unis.....	13
2.3 Les principaux produits exportés par le Québec	13
2.4 L'utilisation des modes de transport dans les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis.....	16
3. La région du Nord-Est	29
3.1 La démographie.....	29
3.2 L'activité économique.....	31
3.3 Les liens commerciaux avec le Québec	32
3.4 Le réseau routier.....	35
3.5 Le réseau ferroviaire.....	37
3.6 Le réseau aéroportuaire	38
3.7 Le réseau maritime	40



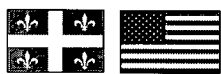
4. La région du Centre	43
4.1 La démographie.....	43
4.2 L'activité économique.....	44
4.3 Les liens commerciaux avec le Québec	46
4.4 Le réseau routier.....	49
4.5 Le réseau ferroviaire.....	51
4.6 Le réseau aéroportuaire	53
4.7 Le réseau maritime	55
5. La région du Sud	58
5.1 La démographie.....	58
5.2 L'activité économique.....	60
5.3 Les liens commerciaux avec le Québec	62
5.4 Le réseau routier.....	64
5.5 Le réseau ferroviaire.....	66
5.6 Le réseau aéroportuaire	67
5.7 Le réseau maritime	70
6. La région de l'Ouest.....	72
6.1 La démographie.....	72
6.2 L'activité économique.....	73
6.3 Les liens commerciaux avec le Québec	75
6.4 Le réseau routier.....	77
6.5 Le réseau ferroviaire.....	78
6.6 Le réseau aéroportuaire	80
6.7 Le réseau maritime	83
7. Conclusion.....	85

**LISTE DES TABLEAUX**

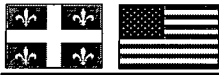
Tableau 1	Importance relative des diverses composantes du produit intérieur brut, 1959-1994	5
Tableau 2	Taux de croissance projeté du produit intérieur brut des principaux secteurs industriels des États-Unis, 2000-2010	9
Tableau 3	Valeur des exportations internationales du Québec et du Canada, 1995 et 1998	12
Tableau 4	Échanges commerciaux entre le Québec et les régions des États-Unis, 1998	13
Tableau 5	Principaux produits exportés du Québec vers les États-Unis, 1995 et 1998	15
Tableau 6	Principaux produits importés des États-Unis vers le Québec, 1995 et 1998	16
Tableau 7	Principaux aéroports des États-Unis selon le nombre de passagers embarqués, 1997	22
Tableau 8	Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et les États-Unis par paire origine-destination, 1993-1995	24
Tableau 9	Principaux ports des États-Unis selon le tonnage, 1996	28
Tableau 10	Population par groupes d'âge, Nord-Est des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025	30
Tableau 11	Indicateurs économiques, Nord-Est des États-Unis	32
Tableau 12	Principaux produits exportés du Québec vers les États du Nord-Est, 1995 et 1998	33
Tableau 13	Principaux produits importés des États du Nord-Est vers le Québec, 1995 et 1998	34
Tableau 14	Trafic quotidien de camions aux différents postes frontaliers dans les deux directions, 1986 et 1996	36
Tableau 15	Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et le Nord-Est des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995	39
Tableau 16	Marchandises manutentionnées dans certains ports du Nord-Est des États-Unis et certains ports du Québec, 1996	42
Tableau 17	Population par groupes d'âge, Centre des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025	44
Tableau 18	Indicateurs économiques, Centre des États-Unis	46
Tableau 19	Principaux produits exportés du Québec vers les États du Centre, 1995 et 1998	47
Tableau 20	Principaux produits importés des États du Centre vers le Québec, 1995 et 1998	48
Tableau 21	Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et le Centre des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995	54



Tableau 22	Marchandises manutentionnées dans certains ports du Centre des États-Unis et certains ports du Québec, 1996.....	57
Tableau 23	Population par groupes d'âge, Sud des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025	59
Tableau 24	Indicateurs économiques, Sud des États-Unis	61
Tableau 25	Principaux produits exportés du Québec vers les États du Sud, 1995 et 1998.....	63
Tableau 26	Principaux produits importés des États du Sud vers le Québec, 1995 et 1998.....	64
Tableau 27	Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et le Sud des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995	68
Tableau 28	Marchandises manutentionnées dans certains ports du Sud des États-Unis et certains ports du Québec, 1996	71
Tableau 29	Population par groupes d'âge, Ouest des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025	73
Tableau 30	Indicateurs économiques, Ouest des États-Unis	74
Tableau 31	Principaux produits exportés du Québec vers les États de l'Ouest, 1995 et 1998.....	76
Tableau 32	Principaux produits importés des États de l'Ouest vers le Québec, 1995 et 1998	77
Tableau 33	Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et l'Ouest des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995	81
Tableau 34	Marchandises manutentionnées dans certains ports de l'Ouest des États-Unis et certains ports du Québec, 1996.....	84

**LISTE DES GRAPHIQUES**

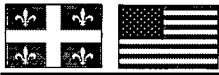
Graphique 1	Valeur des exportations et des importations du Québec avec les États-Unis, 1989-1998 (en millions de dollars).....	12
Graphique 2	Valeur des exportations et des importations du Québec avec les États-Unis, par camion, 1989-1998	17
Graphique 3	Exportations et importations entre le Québec et les États-Unis, par train, 1988-1995	19
Graphique 4	Valeur des exportations et des importations du Québec avec les États-Unis, par train, 1989-1998.....	20
Graphique 5	Valeur des exportations et des importations du Québec avec les États-Unis, par avion, 1989-1998	25
Graphique 6	Valeur des exportations et des importations du Québec avec les États-Unis, par bateau, 1989-1998.....	26
Graphique 7	Population et taux de croissance des États du Nord-Est, 1995 et 2025	30
Graphique 8	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Nord-Est des États-Unis, par camion, 1989-1998	36
Graphique 9	Exportations et importations entre le Québec et le Nord-Est des États-Unis, par train, 1988-1995.....	37
Graphique 10	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Nord-Est des États-Unis, par train, 1989-1998.....	38
Graphique 11	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Nord-Est des États-Unis, par avion, 1989-1998	40
Graphique 12	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Nord-Est des États-Unis, par bateau, 1989-1998.....	41
Graphique 13	Population et taux de croissance des États du Centre, 1995 et 2025	44
Graphique 14	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Centre des États-Unis, par camion, 1989-1998.....	50
Graphique 15	Exportations et importations entre le Québec et le Centre des États-Unis, par train, 1988-1995.....	51
Graphique 16	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Centre des États-Unis, par train, 1989-1998	52



Graphique 17	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Centre des États-Unis, par avion, 1989-1998	55
Graphique 18	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Centre des États-Unis, par bateau, 1989-1998.....	56
Graphique 19	Population et taux de croissance des États du Sud, 1995 et 2025	59
Graphique 20	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Sud des États-Unis, par camion, 1989-1998.....	65
Graphique 21	Exportations et importations entre le Québec et le Sud des États-Unis, par train 1988-1995	66
Graphique 22	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Sud des États-Unis, par train, 1989-1998	67
Graphique 23	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Sud des États-Unis, par avion, 1989-1998	69
Graphique 24	Valeur des exportations et des importations du Québec avec le Sud des États-Unis, par bateau, 1989-1998.....	70
Graphique 25	Population et taux de croissance des États de l'Ouest, 1995 et 2025	73
Graphique 26	Valeur des exportations et des importations du Québec avec l'Ouest des États-Unis, par camion, 1989-1998.....	78
Graphique 27	Exportations et importations entre le Québec et l'Ouest des États-Unis, par train, 1988-1995	79
Graphique 28	Valeur des exportations et des importations du Québec avec l'Ouest des États-Unis, par train, 1989-1998	80
Graphique 29	Valeur des exportations et des importations du Québec avec l'Ouest des États-Unis, par avion, 1989-1998	82
Graphique 30	Valeur des exportations et des importations du Québec avec l'Ouest des États-Unis, par bateau, 1989-1998	83

LISTE DES CARTES

Carte 1	Valeur des exportations du Québec vers les régions des États-Unis, au total et par camion, 1998	18
Carte 2	Infrastructures de transport aux États-Unis.....	87



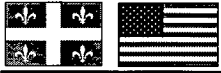
SOMMAIRE

De nos jours, le commerce extérieur constitue un apport essentiel au dynamisme de l'économie québécoise, puisque le quart des emplois en dépend, dont un peu plus de la moitié de ce quart se rattache au seul commerce international*. En fait, depuis un demi-siècle, le Québec, à l'instar de la plupart des pays de la planète, a connu une progression fulgurante de ses flux commerciaux internationaux et, cela, pour plusieurs raisons dont l'abaissement substantiel des barrières tarifaires et non tarifaires ainsi que la diminution du coût et du temps de transport des biens et des personnes.

L'examen du commerce international du Québec se doit de débiter par les flux de commerce existant entre le Québec et les États-Unis puisque ceux-ci recevaient à eux seuls, en 1998, 83,6 % de la valeur des exportations internationales de biens du Québec. En guise de comparaison, il faut rappeler qu'en 1968 cette proportion n'atteignait que 65,6 %. L'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange (ALE) et de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), respectivement en 1989 et en 1994, a contribué sensiblement à cet accroissement du commerce nord-sud. La faiblesse relative de la devise canadienne a également favorisé les exportations du Québec vers les États-Unis**.

* L'autre partie des emplois dépend du commerce entre le Québec et les autres parties du Canada. Ces données proviennent de : *Étude d'impact des exportations québécoises en biens et services sur l'emploi et la valeur ajoutée, années 1990 et 1995*, Bureau de la statistique du Québec, 1997, 41 p.

** À ce propos, sur la base des données des entrées-sorties de Statistique Canada, les exportations interprovinciales du Québec ont diminué en valeur de 3,3 % de 1990 à 1996, alors que le commerce international du Québec s'accroissait de 90,6 %.

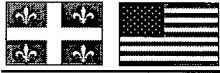


Le Québec peut se compter avantagé d'avoir comme voisin le troisième pays au monde pour la population et, surtout, celui qui possède le produit intérieur brut le plus élevé de la planète. Par ailleurs, il faut souligner qu'à moins de 1 000 km de Montréal se trouve un bassin d'environ 100 millions de personnes réparties notamment dans les grandes régions métropolitaines de Boston, New York, Philadelphie, Pittsburgh, Baltimore-Washington et Detroit.

La distribution spatiale de la population des États-Unis, l'éloignement relatif de certaines régions et leur structure industrielle particulière font en sorte que la région du Nord-Est, soit celle qui est voisine du Québec, reçoit à elle seule 44,4 % des exportations du Québec vers les États-Unis comparativement à 23,7 % pour le Centre, à 25,2 % pour le Sud et à 6,8 % seulement pour l'Ouest.

Tant au Québec qu'aux États-Unis, la structure industrielle a connu de profonds changements au cours des dernières décennies. Le secteur primaire ainsi que l'industrie manufacturière ont vu leur importance relative décroître au profit du secteur tertiaire; la production manufacturière s'est déplacée des produits à faible technologie vers les produits à haute technologie. Ces modifications de la structure industrielle se reflètent également dans les biens exportés par le Québec vers les États-Unis. Ainsi, alors que, dans les années 1950, les exportations québécoises étaient constituées principalement de ressources naturelles, de produits faiblement transformés dérivés de celles-ci, de combustibles, de textiles et de produits alimentaires, les dix principaux produits exportés comprennent maintenant, entre autres, le matériel de télécommunication, l'aluminium, les voitures particulières ainsi que les avions et les pièces d'avion.

Le camion constitue le principal moyen de transport pour exporter les marchandises à partir du Québec vers toutes les régions des États-Unis. En fait, sa part dans la valeur totale des marchandises exportées atteignait, en 1996, un maximum de 80,5 % dans le Nord-Est et un minimum de 56,5 % dans le Sud. Il va sans dire que, sur ce plan, les autoroutes 15, 55 et la route 133 menant directement aux États-Unis, ainsi que l'autoroute 20 permettant de rejoindre le nord-est et le centre des États-Unis via l'autoroute ontarienne 401, jouent un rôle stratégique dans le soutien de l'activité économique québécoise.



Au gré du temps, le peuplement du territoire des États-Unis s'est effectué de l'est vers l'ouest et de plus en plus du nord vers le sud. Ce mouvement se poursuivra au cours des prochaines décennies puisque de 1995 à 2025 la population du Nord-Est des États-Unis devrait croître de 11,5 % comparativement à une augmentation moyenne de 28,0 % dans l'ensemble des États-Unis.

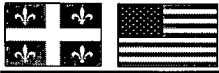
En ce qui concerne les 20 ou 30 prochaines années, il est permis de croire que le Québec pourra profiter pleinement du dynamisme économique des États-Unis dans la mesure où les entreprises québécoises sauront mettre en oeuvre une stratégie rigoureuse d'exportation adaptée aux besoins des régions américaines.

INTRODUCTION

Une étude commune du ministère de l'Industrie, du Commerce, de la Science et de la Technologie et du Bureau de la statistique du Québec parue en 1997¹ faisait état de l'importance primordiale du commerce extérieur pour l'économie québécoise. En fait, le quart des emplois au Québec découle directement ou indirectement du commerce extérieur : de ce quart, un peu plus de la moitié dépend des exportations internationales. La tendance observée au cours des dernières décennies s'oriente vers un accroissement du commerce extérieur et surtout du commerce international, et cela, pour plusieurs raisons : la diminution des barrières tarifaires et non tarifaires rendue possible par les différentes séances de négociations du General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), maintenant devenu l'Organisation mondiale du commerce (OMC), les progrès technologiques et l'abaissement du coût relatif du transport ainsi que la croissance économique à l'échelle de la planète. Tout indique qu'à long terme le commerce international continuera à progresser et que les économies de la planète deviendront de plus en plus interreliées.

Toute étude des relations commerciales qu'entretient le Québec avec l'extérieur doit nécessairement débiter par les États-Unis, car ceux-ci constituent le premier partenaire commercial international du Québec avec, en 1998, 83,6 % de la valeur des exportations internationales de biens québécois. Cette prépondérance des États-Unis dans les échanges internationaux du Québec ne date pas d'hier; ainsi, ce pays comptait déjà, en 1968, pour 65,6 % du commerce international de biens du Québec. L'Accord de libre-échange (ALE), entré en vigueur en 1989, l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), entré en vigueur en 1994, la dévaluation du dollar canadien ainsi que le dynamisme de l'économie américaine ont tous contribué à porter à un nouveau sommet l'importance relative et en valeur monétaire du marché des États-Unis pour le Québec. La proximité géographique a également fait du Québec une source d'approvisionnement privilégiée pour les États-Unis. Qu'il suffise de mentionner qu'à moins de 1 000 km à vol d'oiseau de Montréal se trouve un bassin d'environ 100 millions d'habitants

1. *Étude d'impact des exportations québécoises en biens et services sur l'emploi et la valeur ajoutée, années 1990 et 1995*, Bureau de la statistique du Québec, 1997, 41 p.



répartis notamment dans les régions métropolitaines de Boston, New York, Philadelphie, Pittsburgh, Baltimore-Washington et Detroit.

Pour une meilleure compréhension des échanges commerciaux existant entre le Québec et les États-Unis, la présente étude donne un aperçu de la structure et des tendances économiques et démographiques des États-Unis et de ses principales régions. Elle décrit aussi la nature, l'ampleur et les tendances des échanges commerciaux selon les différents modes de transport entre ces deux entités.

1. LE CADRE GÉOGRAPHIQUE ET HUMAIN

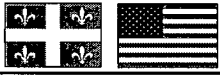
1.1 Les États-Unis : au troisième rang mondial pour la superficie et la population

Le territoire des États-Unis a une superficie de 9,6 millions de kilomètres carrés, y compris les surfaces couvertes d'eau, ce qui le place au troisième rang mondial pour la superficie, derrière la Russie et le Canada. En 1997, les États-Unis comptaient 268 millions d'habitants, ce qui les classe également au troisième rang mondial pour la population, derrière la Chine (1,2 milliard) et l'Inde (967 millions). Les États-Unis possèdent une frontière internationale s'étendant sur 12 200 km, dont 8 900 avec le Canada uniquement. Quant au Québec, il présente une frontière commune avec les États du Maine, du Vermont, du New Hampshire et de New York qui totalise 734 kilomètres.

1.2 Un peuplement graduel conditionné par les modes de transport

Depuis le commencement du peuplement du territoire américain par les Européens au début du XVII^e siècle, l'eau a constitué un déterminant de premier ordre dans l'occupation du territoire et le développement économique. Quatre grandes étendues d'eau bordent les États-Unis : à l'est, l'Atlantique; à l'ouest, le Pacifique; au sud, le golfe du Mexique; et au nord, les Grands Lacs ainsi que le fleuve Saint-Laurent. En fait, en 1996, 52,9 % de la population habite un comté « côtier »; il s'agit d'une légère diminution par rapport à la proportion mesurée en 1970 qui s'établissait alors à 54,2 %. Toujours en 1996, 61,4 millions de personnes vivent dans les comtés « côtiers » de l'Atlantique, 35,6 millions, dans ceux du Pacifique, 26,5 millions, dans ceux des Grands Lacs et 16,7 millions, dans ceux du golfe du Mexique. Outre ces quatre étendues d'eau, l'axe fluvial Mississippi-Missouri permet, à partir du golfe du Mexique, de pénétrer profondément jusque dans la région du Centre, ce qui a grandement contribué au développement de l'agriculture et du secteur manufacturier du territoire situé entre les Appalaches et les Rocheuses.

La rapide expansion démographique qu'a connue le territoire des États-Unis depuis près de 400 ans s'est effectuée d'abord le long de la côte de l'Atlantique puis vers l'ouest à travers les



Appalaches, les plaines du Centre et les Rocheuses. Du XVII^e au XIX^e siècle, la pénétration du territoire a reposé sur le transport maritime et fluvial, la marche et le transport à traction animale. Une progression marquée du peuplement s'est produite au XIX^e siècle, et tout particulièrement à partir du milieu du siècle dernier, grâce au développement du transport ferroviaire qui, dès 1869, a permis de traverser rapidement le pays d'est en ouest. Des villes telles que Chicago, Kansas City, Saint Louis et bien d'autres ont ainsi connu un essor rapide.

Dès la fin du XIX^e siècle, la vague migratoire avait atteint l'ensemble du territoire continental des États-Unis. Pour mieux illustrer ce phénomène, on peut recourir à une mesure synthétique mise au point par le U.S. Bureau of the Census, soit le centre de gravité de la population². Celui-ci se trouvait, en 1800, tout près de Baltimore dans le Maryland, car l'essentiel de la population se limitait alors aux États côtiers de l'Atlantique. En 1850, grâce à la percée de la colonisation vers l'intérieur du continent, le centre de gravité était dans la partie ouest de la Virginie occidentale. En 1900, il se situait en Indiana; en 1950, il atteignait l'est de l'Illinois, tandis qu'en 1990 il s'était déplacé au sud-ouest de Saint Louis (Missouri). En plus de ce déplacement séculaire vers l'ouest, un mouvement similaire s'est accentué vers le sud depuis le milieu du présent siècle.

1.3 Une population vivant principalement dans les régions métropolitaines

La population des États-Unis présente aujourd'hui un caractère essentiellement urbain. En fait, en 1994, 79,8 % de la population américaine habite dans une des 253 régions métropolitaines du pays. Cette proportion de la population habitant des régions métropolitaines diffère sensiblement selon les États. En tête du classement se trouvent le District de Columbia (100,0 %), le New Jersey (100,0 %), la Californie (96,7 %) et le Massachusetts (96,1 %). À l'inverse, le Montana (23,8 %), le Vermont (27,2 %), le Wyoming (29,8 %), l'Idaho (30,7 %) ainsi que le Dakota du Sud (33,0 %) se situent aux derniers rangs du classement.

2. Le centre de gravité représente le point d'appui où serait en équilibre une carte de l'ensemble du territoire des États-Unis, portant chacun de ses citoyens en son lieu de résidence.

1.4 L'évolution de la structure industrielle des États-Unis de 1959 à 1994

Outre les aspects géographiques et démographiques, une étude approfondie des relations commerciales existant entre le Québec et les États-Unis nécessite d'abord un examen de la structure industrielle. Cela permet, entre autres, de mieux évaluer les besoins de transport du pays en fait de matières premières, de semi-produits et de produits finis.

Dans le cas de l'année la plus récente pour laquelle des données existent sur l'importance relative des différentes industries dans l'économie des États-Unis, soit 1994, les industries du secteur privé représentent 86,6 % de l'ensemble de l'économie comparativement à 13,4 % pour le secteur public (voir tableau 1). Depuis 1959, cette répartition entre le secteur privé et le secteur public est demeurée pratiquement inchangée, bien que l'on observe un pourcentage quelque peu plus élevé de la part du secteur public pour les années 1972, 1977 et 1982, soit avant que le gouvernement du président Reagan et les gouvernements qui ont suivi mènent une lutte vigoureuse contre le déficit budgétaire.

Tableau 1 Importance relative des diverses composantes du produit intérieur brut, 1959-1994

Composantes	1959 (%)	1994 (%)
SECTEUR PRIVÉ	87,2	86,6
Agriculture, forêt et pêcheries	4,0	1,7
Mines	2,5	1,3
Construction	4,7	3,9
Industrie manufacturière	27,7	17,3
Transport et services publics	8,9	8,7
Transport et entreposage	4,5	3,2
Communications	2,0	2,7
Électricité, gaz et aqueduc	2,4	2,8
Commerce de gros	7,1	6,7
Commerce de détail	9,7	8,8
Finance, assurance et immobilier	13,6	18,4
Services	9,5	19,4
GOUVERNEMENT	12,8	13,4
Total	100,0	100,0

Source : Site Internet (www.bea.doc.gov) du Bureau of Economic Analysis, gouvernement des États-Unis.

En ce qui concerne l'ensemble des industries, depuis 1959 plusieurs d'entre elles ont vu leur importance relative varier fortement, reflet d'une structure industrielle qui s'oriente de plus en plus vers les services, les produits à haute valeur ajoutée et l'économie du savoir. Cela s'est produit au détriment des industries traditionnelles qui faisaient appel aux ressources naturelles, à une main-d'œuvre peu formée, à une technologie moins avancée et qui engendraient une forte demande de transport de produits pondéreux. Ainsi, de 1959 à 1994, la part relative de l'agriculture, de la forêt et des pêcheries dans le produit intérieur brut (PIB) de l'ensemble de l'économie a diminué de plus de moitié, passant de 4,0 à 1,7 %. Du côté des mines, il y a eu une chute de 2,5 à 1,3 % de l'ensemble de l'économie, avec un déclin de 1,8 à 0,9 % du total du PIB pour l'extraction du pétrole et du gaz naturel.

L'industrie de la construction a également subi une baisse de sa part relative dans le total du PIB, chutant de 4,7 à 3,9 %. Du côté de l'industrie manufacturière, une diminution a aussi été enregistrée, faisant passer son importance relative dans le PIB total de 27,7 à 17,3 %. La perte enregistrée fut plus notable dans le secteur des biens durables, soit de 16,1 à 9,7 % du PIB total, que dans les biens non durables, soit de 11,6 à 7,6 %. Parmi les industries productrices de biens durables, la chute a été particulièrement marquée pour la première transformation des métaux, avec une baisse de 2,4 à 0,6 %, et dans la fabrication de produits métalliques, soit de 1,9 à 1,2 %. La fabrication de véhicules automobiles et de produits connexes a également subi une diminution de sa part relative, soit de 2,0 à 1,2 %. De même, la fabrication des autres types d'équipement de transport montre un recul de 1,6 à 0,7 % du total du PIB. C'est donc dire que les composantes traditionnelles du secteur manufacturier qui procuraient autrefois des emplois très bien rémunérés ont vu leur importance relative chuter fortement, ce qui n'a pas été sans conséquence pour les États de l'Est et ceux qui bordent les Grands Lacs où se concentraient ces industries.

Du côté des biens manufacturés non durables, de 1959 à 1994 apparaissent des baisses notables de la part relative dans le PIB total de la fabrication des produits alimentaires, soit de 3,2 à 1,6 %, des produits du tabac, de 0,6 à 0,2 %, ainsi que de la production de textiles et de vêtements, de 1,9 à 0,8 %.



Le secteur du transport et de l'entreposage a également connu une chute de son importance relative dans le PIB, passant de 4,5 à 3,2 %, pour la période 1959-1994. Cependant, l'évolution des composantes de ce secteur diffère considérablement : il y a un recul de 1,7 à 0,4 % pour le transport ferroviaire et de 0,4 à 0,2 % dans le transport en commun urbain et interurbain des personnes comparativement à un gain de 0,4 à 0,7 % pour le transport aérien. Pendant ce temps, l'industrie du camionnage et de l'entreposage a pu maintenir sa part relative à 1,4 %. Ces modifications découlent des changements intervenus dans la structure industrielle avec la baisse de l'importance des industries traditionnelles productrices de matières pondéreuses et par les gains effectués dans les secteurs de haute technologie. La tertiarisation accrue de l'économie, dont il sera question dans les paragraphes suivants, de même que le progrès technologique ont également influé sur la nouvelle répartition des parts modales.

Le secteur des communications, pour sa part, a connu un développement rapide avec l'essor des nouvelles technologies, passant, pour la période 1959-1994, de 2,0 % du PIB à 2,7 %. De même, la part dans le PIB de l'ensemble de l'économie occupée par les services publics (électricité, gaz et aqueduc) s'est accrue de 2,4 à 2,8 %.

Tant le commerce de gros que le commerce de détail ont subi une légère diminution de leur importance relative durant la période à l'étude, soit de 7,1 à 6,7 % dans le premier cas, et de 9,7 à 8,8 % dans le second. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que les consommateurs ont accru au fil du temps la part de leurs dépenses consacrées aux services par rapport aux biens. Par exemple, les gens prennent plus de repas au restaurant qu'autrefois, ce qui entraîne un gain dans le domaine de la restauration et une diminution du côté du commerce de détail de produits alimentaires.

De toutes les composantes de la structure industrielle des États-Unis, seules les catégories « Finance, assurance et immobilier » de même que les « Services » ont connu une importante expansion de leur part relative dans l'économie. Ainsi, la part du secteur « Finance, assurance et immobilier » a crû de 13,6 à 18,4 %, tandis que les « Services » (hébergement, restauration, services personnels, services aux entreprises, éducation, soins de santé, etc.) ont vu leur part plus

que doubler, pour la période 1959-1994, passant de 9,5 à 19,4 %. Cette situation témoigne donc de l'importance prépondérante qu'a prise au cours des dernières années la production « immatérielle » pour laquelle la demande de transport de marchandises est nettement moindre que celle des industries traditionnelles.

1.5 Les projections de croissance économique durant la période 2000-2010

En décembre 1997, le Bureau of Economic Analysis (BEA) du gouvernement des États-Unis a publié des prévisions de croissance du PIB pour chacun des États américains, pour chaque industrie et pour diverses années d'ici 2045. Compte tenu de la disponibilité des données et de l'incertitude des prévisions qui croît avec le temps, il a été convenu, dans le présent document, de se limiter aux prévisions pour la période 2000-2010 (voir tableau 2).

Ainsi, de 2000 à 2010, le BEA prévoit que l'économie américaine dans son ensemble croîtra de 19,8 %. L'agriculture connaîtra une croissance presque identique, soit de 19,0 %, tandis que le PIB du secteur minier ne progressera que de 9,7 %. En particulier, le PIB du secteur de l'extraction du pétrole et du gaz naturel diminuera même de 0,7 %, tandis que les mines de métaux et les mines de charbon afficheront une croissance respective de leur PIB de 30,4 et de 27,9 %.

L'industrie de la construction verra son PIB s'accroître de 11,4 %, soit à peine plus que la moitié de la moyenne de l'ensemble de l'économie. Le secteur manufacturier connaîtra également une croissance économique inférieure à la moyenne, avec 15,7 %. La croissance sera sensiblement la même pour la production de biens durables que pour les biens non durables, soit respectivement 16,6 % et 14,4 %. Quelques secteurs de production de biens durables se démarqueront par une croissance nettement inférieure à celle de l'ensemble de l'économie, soit 1,8 % pour la première transformation des métaux, 6,4 % pour la fabrication de métaux, 8,3 % pour la transformation du bois et 8,5 % pour la fabrication de véhicules automobiles. Inversement, une croissance très supérieure à la moyenne se manifestera dans la fabrication de la machinerie, avec 26,3 et 24,9 % dans la fabrication de matériel de transport autre que les automobiles. Du côté des biens non

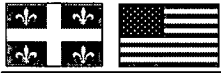


durables, le PIB diminuera de 25,3 % dans la fabrication de produits du tabac et de 4,9 % pour les produits de cuir. À l'opposé, il y aura une croissance de 29,6 % dans la fabrication de plastique et de caoutchouc et de 19,0 % dans la fabrication de produits de papier.

Tableau 2 Taux de croissance projeté du produit intérieur brut des principaux secteurs industriels des États-Unis, 2000-2010

Principaux secteurs industriels	Taux de croissance (%)
ENSEMBLE DES INDUSTRIES	19,8
Agriculture, forêt et pêcheries	19,0
Mines	9,7
Construction	11,4
Industrie manufacturière	15,7
Biens non durables	14,4
Biens durables	16,6
Fabrication de véhicules automobiles	8,5
Transport et entreposage	23,8
Transport aérien	32,3
Transport ferroviaire	28,2
Camionnage	20,9
Transport maritime	1,7
Services publics	18,7
Commerce de gros	23,7
Commerce de détail	20,5
Finance, assurance et immobilier	22,1
Banques	25,6
Services	24,2
Services aux entreprises	27,5
Loisirs	26,4
Santé	24,6
Services sociaux	27,6
Éducation	18,8
Services gouvernementaux	11,2

Source : Site Internet (www.bea.doc.gov) du Bureau of Economic Analysis, gouvernement des États-Unis, décembre 1997.



Le secteur du transport et de l'entreposage verra son PIB progresser de 23,8 %, soit plus que la moyenne de l'ensemble des industries. Le transport aérien et le transport ferroviaire se démarqueront avec une croissance prévue respective de 32,3 et de 28,2 %. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un renversement de tendance par rapport au passé, car la croissance du transport ferroviaire excédera celle du camionnage qui se situera tout de même à 20,9 %. Cela s'explique probablement par les importantes mesures de rationalisation mises en place par les transporteurs ferroviaires pour accroître sensiblement la productivité et réduire les frais d'opération. Le transport en commun urbain et interurbain de même que le transport maritime se distingueront par un accroissement du PIB inférieur à la moyenne avec respectivement 14,5 % et seulement 1,7 %.

Le secteur des communications poursuivra la croissance observée au cours des dernières décennies avec une hausse de son PIB de 28,0 % pour la période 2000-2010. Par ailleurs, les services publics (électricité, gaz, etc.) connaîtront une croissance de 18,7 %, soit un peu moins que l'ensemble de l'économie, tandis que le commerce de gros et le commerce de détail afficheront une croissance légèrement supérieure à la moyenne avec respectivement 23,7 et 20,5 %.

Les catégories « Finance, assurance et immobilier » et « Services » connaîtront, elles aussi, une croissance supérieure à l'ensemble de l'économie avec respectivement 22,1 et 24,2 %. Des hausses particulièrement importantes sont à prévoir dans les banques (25,6 %), les services aux entreprises (27,5 %), les loisirs (26,4 %), la santé (24,6 %) et les services sociaux (27,6 %).

Pour terminer sur la question des perspectives économiques, il faut noter que les services gouvernementaux connaîtront une croissance modeste de leur PIB, avec 11,2 %, cette augmentation touchant principalement les États et les administrations locales (14,0 %).

2. LE COMMERCE DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS

2.1 Les États-Unis : premier partenaire commercial international du Québec

Pour l'année 1998, les exportations internationales de biens du Québec ont atteint au total une valeur de 57,1 milliards de dollars (voir tableau 3), dont 47,7 milliards de dollars vers les États-Unis seulement; ce pays reçoit donc à lui seul 83,6 % des exportations internationales du Québec³. Tout comme pour le Québec, les États-Unis représentent également le premier partenaire commercial de l'ensemble du Canada, avec aussi 85,4 % de la valeur de ses exportations. En fait, la part du Québec dans le total des exportations canadiennes vers son voisin du Sud s'établit à 17,6 %, soit nettement moins que le poids démographique du Québec dans l'ensemble du Canada qui atteint un peu moins de 25 %. Cette situation s'explique en bonne partie par le fait que l'Ontario connaît de très importants flux commerciaux avec les États-Unis en raison de la forte concentration, dans cette province, de l'industrie canadienne de fabrication de pièces et de véhicules automobiles et de la grande intégration de celle-ci à l'industrie américaine concentrée dans le Centre des États-Unis.

Pour mieux saisir l'importance des États-Unis comme partenaire commercial du Québec, il suffit de constater que les exportations du Québec, pour 1998, vers son deuxième partenaire commercial international, soit le Royaume-Uni, n'atteignent que 1/40 de la valeur des exportations québécoises vers les États-Unis.

Du côté des importations, il faut cependant noter que les relations commerciales internationales du Québec se distinguent par une concentration géographique plus faible. En effet, les États-Unis ne sont la source que de 50,7 % des importations internationales du Québec.

3. Selon une autre source de données, soit celle des entrées-sorties de Statistique Canada, les exportations internationales du Québec ont atteint pour la dernière année disponible, soit 1996, 46,3 milliards de dollars comparativement à 21,8 milliards pour ses exportations interprovinciales. Par rapport à 1990, il s'agit pour les exportations internationales d'une hausse de 90,6 % en comparaison d'une baisse de 3,3 % pour les exportations interprovinciales. Les données sur le commerce Québec-États-Unis présentées ici sont des données douanières. Elles permettent de connaître la valeur du commerce entre le Québec et les divers États des États-Unis selon le type de produits et le mode de transport utilisé. De telles données n'existent cependant pas pour le commerce qu'entretient le Québec avec le reste du Canada. Par ailleurs, les données douanières ne permettent pas de ventiler par région du Québec le commerce du Québec avec les États-Unis.



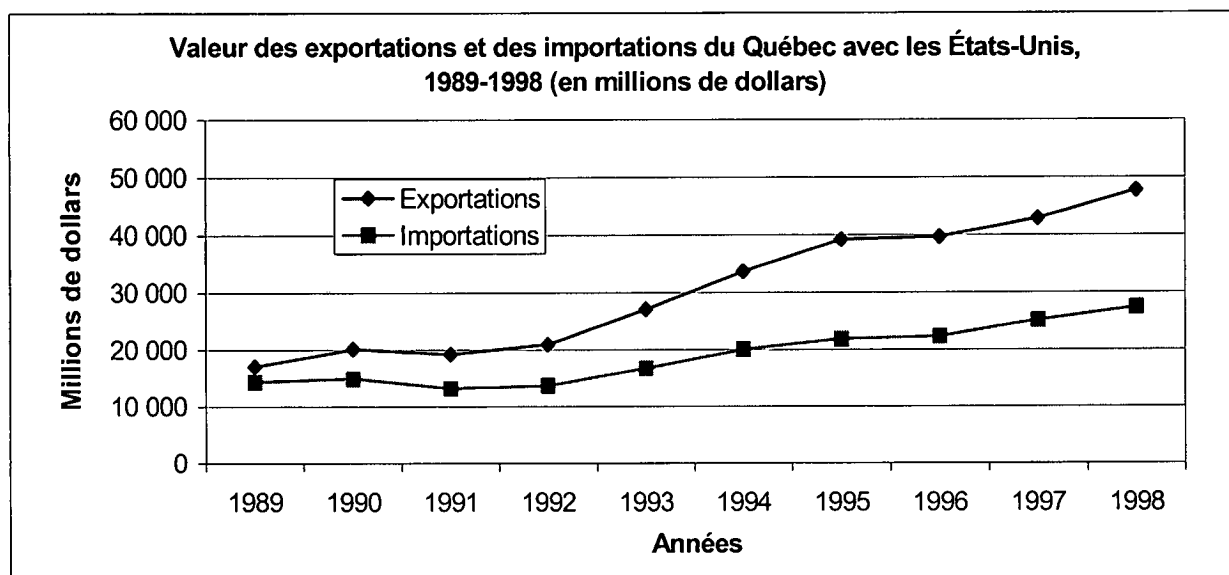
Tableau 3 Valeur des exportations internationales du Québec et du Canada, 1995 et 1998

Pays	Québec		Canada		Rapport Québec-Canada	
	1995 (millions \$)	1998 (millions \$)	1995 (millions \$)	1998 (millions \$)	1995 (%)	1998 (%)
États-Unis	39 108	47 691	209 710	271 458	18,6	17,6
Royaume-Uni	859	1 191	3 869	4 355	22,2	27,3
Allemagne	856	913	3 295	2 654	26,0	34,4
France	933	863	1 951	1 666	47,8	51,8
Pays-Bas	583	650	1 657	1 847	35,2	35,2
Japon	623	447	12 010	8 269	5,2	5,4
Autres pays	5 210	5 296	31 205	27 653	16,7	19,2
Total	48 172	57 051	263 697	317 902	18,3	17,9

Source : Ministère de l'Industrie et du Commerce, à partir des données de l'Institut de la statistique du Québec.

Le graphique 1 montre que les exportations du Québec vers les États-Unis ont connu, entre 1989 et 1998, une augmentation plus rapide que les importations du Québec en provenance des États-Unis, soit respectivement 179,7 % et 91,3 %. Le surplus commercial (biens) du Québec avec les États-Unis est ainsi passé de 2,7 milliards de dollars, en 1989, à 20,3 milliards, en 1998.

Graphique 1



Source: Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

2.2 Les échanges commerciaux avec les quatre grandes régions des États-Unis

Pour mieux examiner les flux commerciaux existant entre le Québec et les États-Unis, il a été convenu dans le présent document de découper le territoire américain en quatre parties (voir carte 1); le Nord-Est, le Centre, le Sud et l'Ouest.

Principalement en raison de sa proximité géographique, le Nord-Est totalise à lui seul 44,4 % des exportations québécoises vers les États-Unis (voir tableau 4) et 35,4 % des importations québécoises en provenance des États-Unis. Le Sud se classe au deuxième rang pour les exportations, tandis que le Centre occupe le deuxième rang pour les importations. L'Ouest, en raison principalement de son éloignement, ferme la marche au quatrième rang tant pour les exportations que les importations.

Tableau 4 Échanges commerciaux entre le Québec et les régions des États-Unis, 1998*

Régions des États-Unis	Exportations du Québec		Importations du Québec	
	(millions \$)	%	(millions \$)	%
Nord-Est	20 916	44,4	9 653	35,4
Sud	11 868	25,2	7 209	26,4
Centre	11 166	23,7	7 319	26,8
Ouest	3 192	6,8	3 098	11,4
Total	47 142	100,0	27 279	100,0

* Sont exclues les données ne pouvant être attribuées à une région particulière.

Source : Compilations effectuées à partir des données de la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

2.3 Les principaux produits exportés par le Québec

Parallèlement à l'évolution de la structure économique du Québec et des États-Unis, le type de biens exportés par le Québec s'est substantiellement modifié au fil du temps. Alors que dans les années 1950 l'essentiel des exportations du Québec vers les États-Unis était constitué de combustibles, de textiles, de produits alimentaires et de ressources naturelles ayant subi peu ou pas de transformations, le portrait dressé pour 1995 et 1998 fait ressortir l'essor des produits de haute



technologie (voir tableau 5) tels que ceux de la catégorie « Autre équipement et matériel de télécommunication », qui se classe au premier rang des exportations québécoises en 1998. D'autres biens de haute technologie apparaissent également parmi les dix principaux biens exportés par le Québec vers les États-Unis durant l'année 1998. Il s'agit des avions entiers, y compris leurs moteurs (au quatrième rang), en forte hausse depuis 1995 (119,9 %), ainsi que des moteurs d'avion et leurs pièces (au neuvième rang). Bien qu'elle ne se classe pas parmi les biens de haute technologie, la fabrication de voitures particulières et de châssis, qui occupe le cinquième rang pour l'année 1998, est à mentionner. La faiblesse du marché concernant les véhicules fabriqués à l'usine de General Motors (GM) à Boisbriand explique l'important recul de la valeur des exportations, de 1995 à 1998.

Les ressources naturelles ainsi que les produits issus de leur transformation continuent toutefois à occuper une place de premier plan parmi les principaux biens exportés par le Québec puisque les trois produits suivants, soit l'aluminium (y compris les alliages), le papier journal et le bois d'œuvre, se classent, en 1998, parmi les dix principaux produits exportés vers les États-Unis. Pour leur part, les vêtements et les accessoires vestimentaires occupent le huitième rang; notons cependant à leur égard que l'industrie du vêtement a subi une profonde transformation depuis au moins une décennie, ce qui a permis de moderniser le stock de capital employé.

Tableau 5 Principaux produits exportés du Québec vers les États-Unis, 1995 et 1998

Produits	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Autre équipement et matériel de télécommunication	3 862,9	5 713,7	47,9
Aluminium, y compris les alliages	3 936,4	3 880,0	-1,4
Papier journal	3 190,4	3 107,9	-2,6
Avions entiers avec leurs moteurs	1 130,4	2 485,3	119,9
Voitures particulières et châssis	3 245,8	2 195,9	-32,3
Bois d'œuvre	1 307,4	2 008,1	53,6
Autre matériel et outils	779,5	1 571,1	101,6
Vêtements et accessoires vestimentaires	681,4	1 262,9	85,3
Moteurs d'avion et leurs pièces	871,3	1 168,5	34,1
Transactions spéciales et commerciales*	2 213,4	993,9	-55,1
Total des dix principaux produits**	21 218,9	24 387,5	14,9
Total de tous les produits	39 164,2	47 748,9	21,9

* Cela comprend plusieurs types de transactions, dont les achats par la poste, les achats comptabilisés aux postes frontaliers et les achats dans les boutiques hors taxes.

** Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

Du côté des produits importés par le Québec en provenance des États-Unis (voir tableau 6), le matériel de transport occupe cinq positions parmi les dix principaux produits importés, soit les automobiles et les châssis (premier rang), les pièces de véhicule automobile sauf les moteurs (quatrième rang), les camions, les tracteurs routiers et les châssis (cinquième rang), les moteurs d'avion et leurs pièces (septième rang) ainsi que les pièces d'avion, sauf les moteurs (huitième rang). Dans ces deux derniers cas, il y a une forte augmentation de la valeur depuis 1995, soit respectivement de 102,9 % et de 79,6 %. Parmi les dix principaux produits importés, les produits électroniques occupent également une place importante avec les tubes électroniques et les semi-

conducteurs (deuxième rang), les ordinateurs (troisième rang) et la catégorie « Autre équipement et matériel de télécommunication » (sixième rang).

Tableau 6 Principaux produits importés des États-Unis vers le Québec, 1995 et 1998

Produits	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Automobiles et châssis	2 483,9	3 340,9	34,5
Tubes électroniques et semi-conducteurs	1 605,4	2 275,1	41,7
Ordinateurs	1 461,9	1 732,4	18,5
Pièces de véhicule automobile, sauf les moteurs	1 979,8	1 620,5	-18,1
Camions, tracteurs routiers et châssis	921,5	1 242,2	34,8
Autre équipement et matériel de télécommunication	1 071,1	1 235,4	15,3
Moteurs d'avion et leurs pièces	566,5	1 149,5	102,9
Pièces d'avion, sauf les moteurs	400,6	719,5	79,6
Transactions commerciales et spéciales*	534,5	693,4	29,7
Produits chimiques organiques	404,4	533,2	31,8
Total des dix principaux produits**	11 429,8	14 542,2	27,2
Total de tous les produits	21 771,0	27 402,7	25,9

* Cela comprend plusieurs types de transactions, dont les achats par la poste, les achats comptabilisés aux postes frontaliers et les achats dans les boutiques hors taxes.

** Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

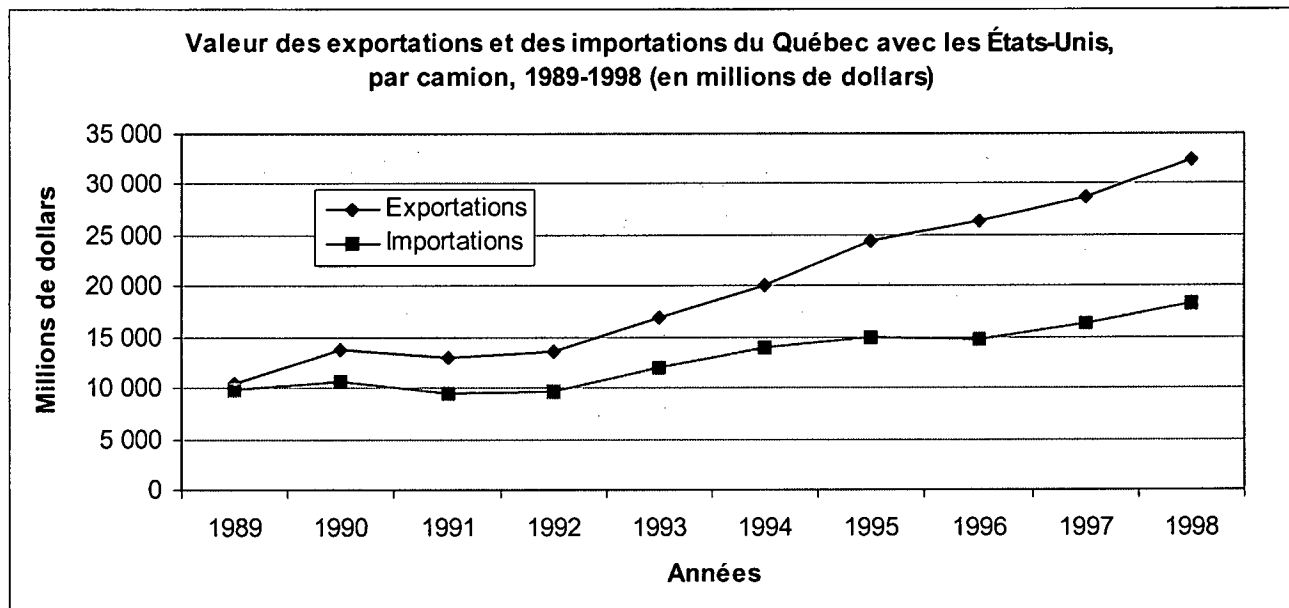
2.4 L'utilisation des modes de transport dans les échanges commerciaux entre le Québec et les États-Unis

2.4.1 Le transport par camion

Tout comme le montre le graphique 1, les exportations québécoises à destination des États-Unis ont fortement progressé, passant de 10,4 milliards de dollars en 1989 à 32,5 milliards en 1998, soit une augmentation de 211,0 % (voir graphique 2). En guise de comparaison, les importations

québécoises en provenance des États-Unis ont connu une hausse beaucoup moins prononcée, c'est-à-dire 85,2 %. En 1998, le surplus des exportations sur les importations transportées par camion atteint 14,2 milliards de dollars comparativement à 530,0 millions en 1989.

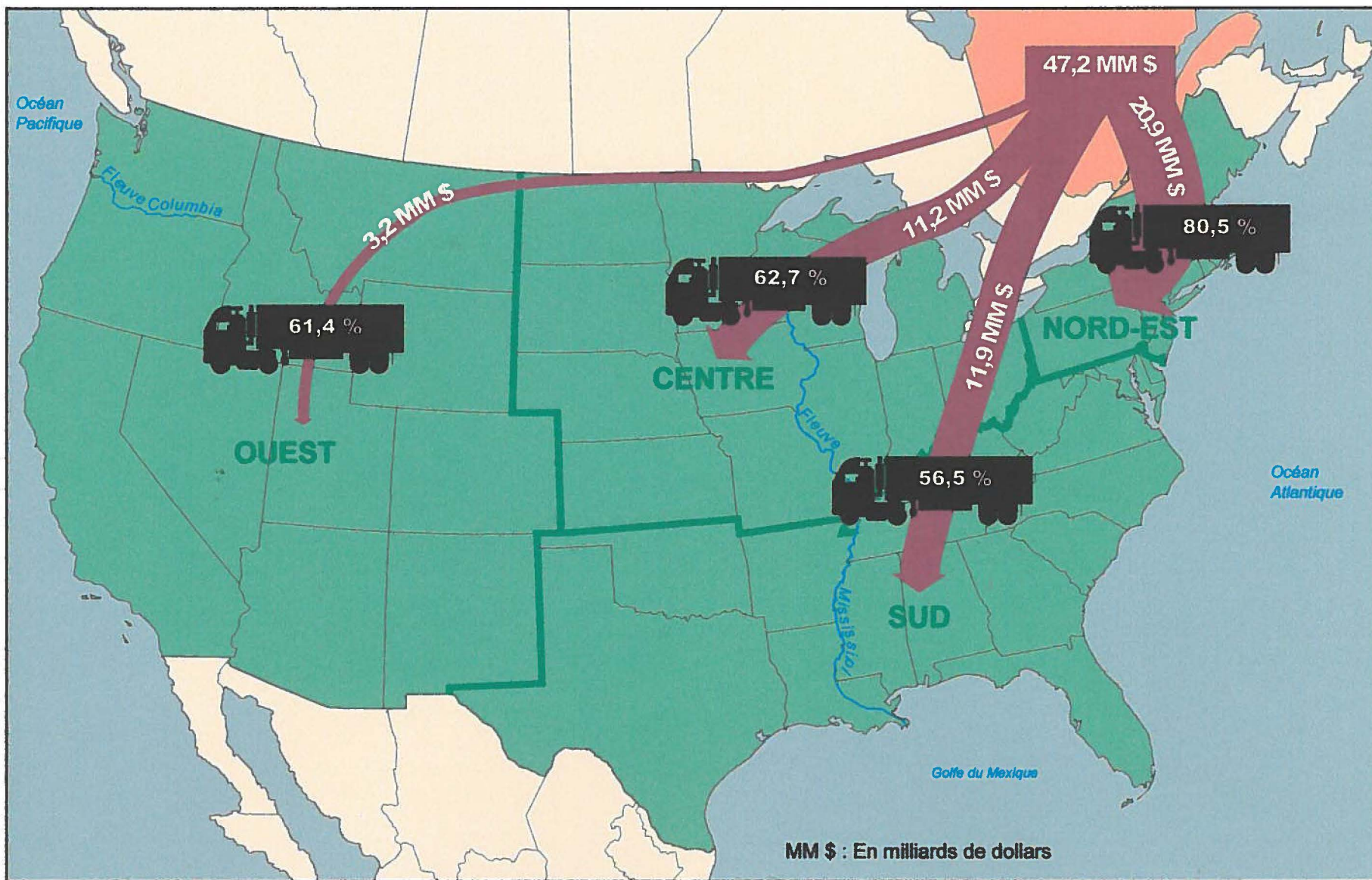
Graphique 2



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

Comme le montre la carte 1, le camion constitue le principal moyen de transport pour acheminer les exportations québécoises à destination de chacune des quatre régions des États-Unis. Principalement en raison de sa proximité géographique, la région du Nord-Est est celle où la part du camion atteint son maximum pour l'année 1998, soit 80,5 % du total des exportations. Même pour des régions éloignées du Québec, pour lesquelles le camion possède un avantage relatif moindre par rapport aux autres moyens de transport, la part du camion se situe à 61,4 % dans l'Ouest et à 56,5 % dans le Sud.

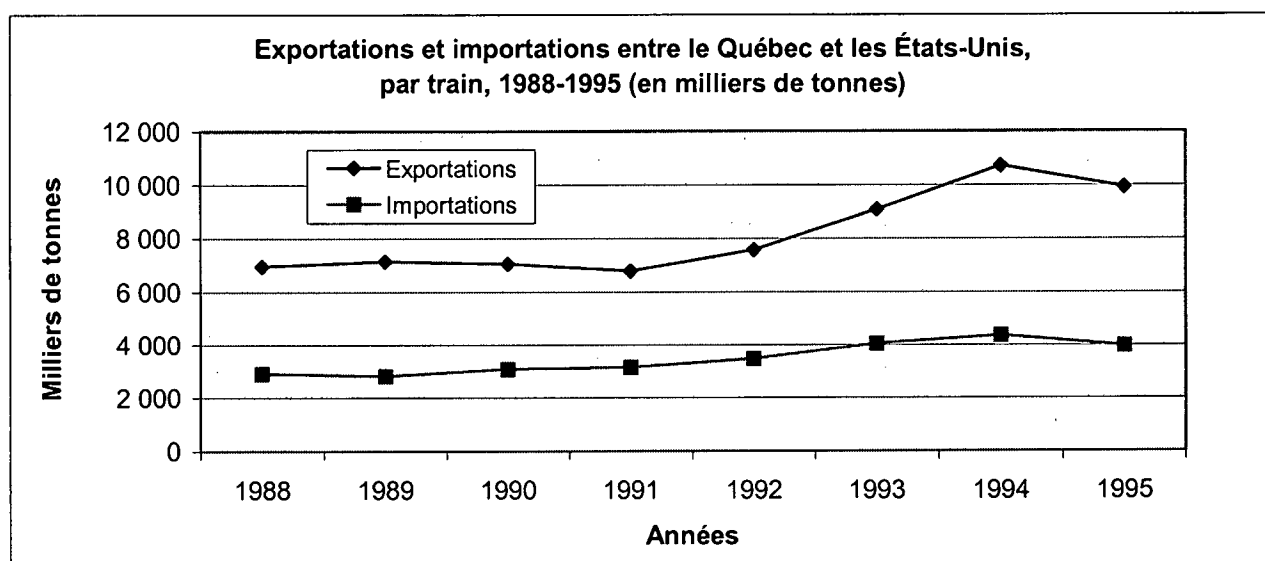
Valeur totale des exportations du Québec vers les régions des États-Unis et part occupée par le camion , 1998



2.4.2 Le transport ferroviaire

De 1988 à 1991, le volume des exportations québécoises vers les États-Unis par chemin de fer, exprimé en tonnes, a eu tendance à diminuer légèrement, en raison de la conjoncture économique défavorable (voir graphique 3). Cependant, à partir de 1991, il y a eu un renversement de tendance, et ce, plus particulièrement de 1992 à 1995, période durant laquelle le tonnage s'est accru de 31,3 %. De leur côté, les importations québécoises en provenance des États-Unis n'ont progressé que de 14,5 % de 1992 à 1995.

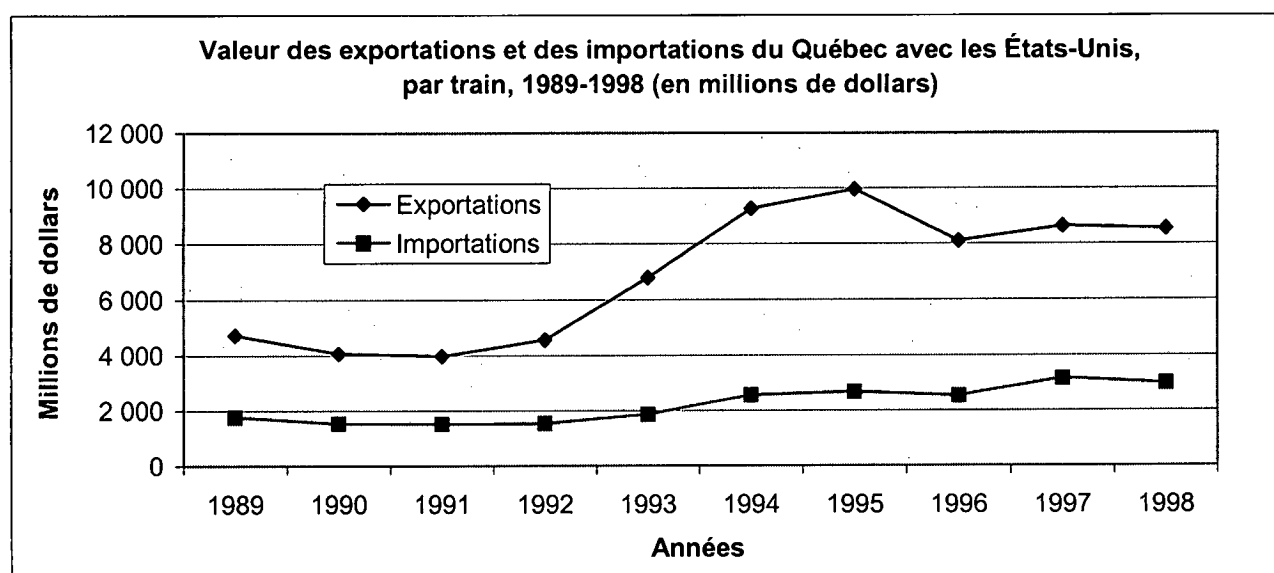
Graphique 3



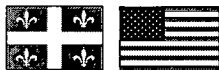
Source : Statistique Canada, catalogue n° 52-216.

La valeur des exportations du Québec vers les États-Unis a progressé plus rapidement que le tonnage, de 1992 à 1995, soit de 118,6 %, mais elle a connu une diminution de 14,3 % par la suite, soit de 1995 à 1998 (voir graphique 4). Cette évolution plus rapide de la valeur que du tonnage peut s'expliquer par le fait qu'en période de croissance économique le prix des matières premières peut augmenter sensiblement, ce qui fait que, à tonnage égal, la valeur des marchandises transportées est plus élevée. Du côté des importations, la progression a été un peu moins vigoureuse que celle des exportations durant la période 1992-1995, soit de 74,7 %, mais elle s'est poursuivie de 1995 à 1998, pour une hausse supplémentaire de 10,8 %. Au total, la valeur des exportations ferroviaires représente, en 1998, 2,9 fois celle des importations, alors que le ratio du tonnage se situe à environ 2,5.

Graphique 4



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.



2.4.3 Le transport aérien

2.4.3.1 Les principaux aéroports américains

Le tableau 7 présente pour l'année 1997 les aéroports américains où plus de dix millions de passagers embarqués ont été recensés. L'aéroport d'Atlanta se classe bon premier avec 33,2 millions de passagers embarqués, suivi de celui de Chicago (O'Hare) qui en compte 32,9 millions et de celui de Los Angeles qui en totalise 28,9 millions. La forte activité dans ces trois aéroports s'explique non seulement par le bassin de population desservie mais aussi par le rôle de point de correspondance majeur que jouent ces aéroports, et cela, dans le contexte d'un réseau en étoile.

Puisque la région de New York comporte trois aéroports d'envergure (J. F. Kennedy, Newark et La Guardia), il n'est pas étonnant qu'aucun de ceux-ci ne se trouve en tête de liste, le trafic étant partagé entre les entités. Cependant, la somme des passagers embarqués dans ces trois aéroports permet d'arriver à un total de 41,5 millions de personnes, soit nettement plus qu'à l'aéroport d'Atlanta.



Tableau 7 Principaux aéroports des États-Unis selon le nombre de passagers embarqués, 1997

Aéroports	État	Région	1996 (millions de passagers)
Atlanta	GA	Sud	33,2
Chicago (O'Hare)	IL	Centre	32,9
Los Angeles	CA	Ouest	28,9
Dallas-Fort Worth	TX	Sud	28,2
San Francisco	CA	Ouest	19,3
Denver	CO	Ouest	16,6
Miami	FL	Sud	16,6
Newark	NJ	Nord-Est	15,4
Detroit	MI	Centre	15,4
New York (J. F. Kennedy)	NY	Nord-Est	15,2
Phoenix	AZ	Ouest	14,9
Las Vegas	NE	Ouest	14,6
Minneapolis-Saint Paul	MN	Centre	14,4
Saint Louis	MO	Centre	14,0
Houston (George Bush Intercontinental)	TX	Sud	13,2
Orlando	FL	Sud	13,0
Boston	MA	Nord-Est	12,4
Seattle	WA	Ouest	12,1
Honolulu	HI	Ouest	11,6
Charlotte	NC	Sud	11,3
New York (La Guardia)	NY	Nord-Est	10,9
Philadelphie	PA	Nord-Est	10,8
Pittsburgh	PA	Nord-Est	10,3
Salt Lake City	UT	Ouest	10,1

Source : Site Internet de la Federal Aviation Administration, gouvernement des États-Unis, décembre 1998.

2.4.3.2 Les principales paires origines-destination pour le Québec et les États-Unis

Pour mesurer les déplacements en avion entre le Québec et les États-Unis, Statistique Canada utilise le concept de «paire origine-destination». Les données présentées ci-dessous sont établies sur la base d'un voyage simple : ainsi, une personne prenant l'avion à Québec pour se rendre à Detroit avec une correspondance à Montréal sera recensée une fois à l'aller et une fois au retour pour la paire Québec-Detroit. Ces données font donc abstraction des points intermédiaires où une escale ou une correspondance a pu être effectuée. Seuls les aéroports de Montréal et celui de Québec sont retenus dans le tableau 8 car ils comptent à eux seuls pour 99,0 % (96,0 % pour Montréal et 3,0 % pour Québec) de tous les passagers recensés pour des paires origine-destination entre le Québec et les États-Unis.

Il ressort du tableau 8 que les voyages entre le Québec et les États-Unis sont très concentrés géographiquement. À elles seules les dix principales paires origine-destination représentent, en 1995, 62,0 % des passagers voyageant entre Montréal et les États-Unis, tandis que, pour Québec, ces dix principales paires origine-destination représentent 64,0 % des passagers voyageant entre Québec et les États-Unis. Compte tenu du poids démographique et économique de la région de New York, il n'est pas étonnant que les paires Montréal-New York et Québec-New York se classent au premier rang dans leur catégorie respective. Chicago et Boston font également bonne figure en raison de l'ampleur des échanges économiques existant entre le Québec et les États du Centre des États-Unis et du Nord-Est.

Par ailleurs, en raison de l'attrait touristique exercé par la Floride, il y a, tant pour Montréal que pour Québec, quelques villes de cet État parmi les dix principales paires origine-destination. À ce propos, il faut rappeler que ces données ne tiennent pas compte des vols nolisés qui totalisent en 1995 plus de 50 000 personnes pour la seule paire Québec-Fort Lauderdale.

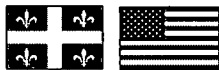


Tableau 8 Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et les États-Unis par paire origine-destination, 1993-1995

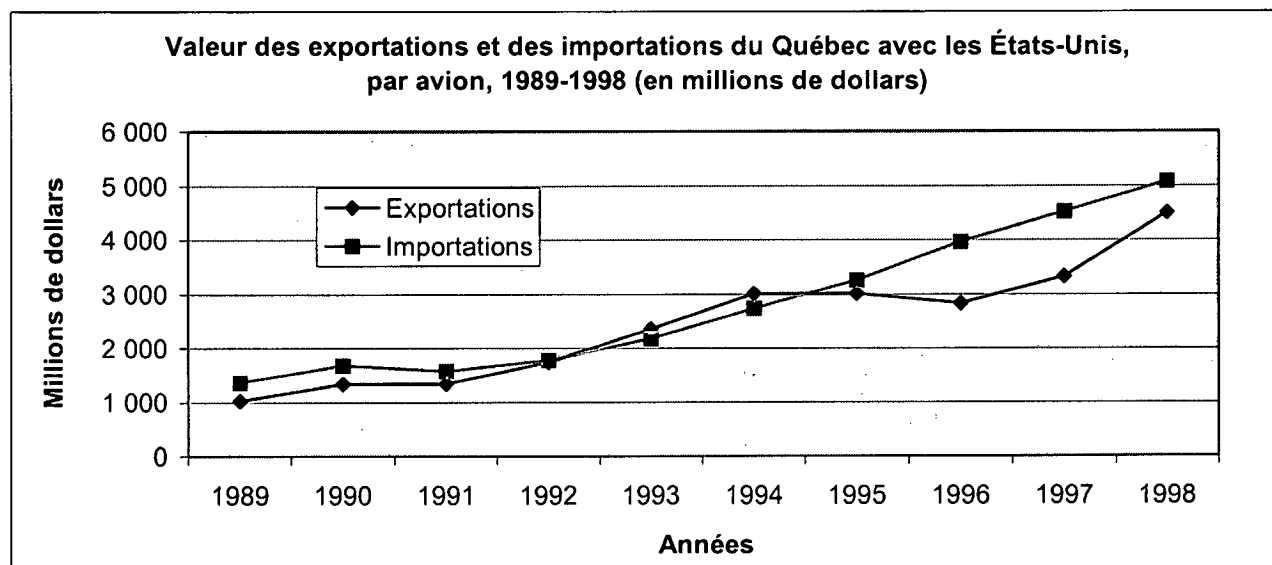
Aéroports		Région des États-Unis	1993 (N)	1994 (N)	1995 (N)
Montréal					
	New York	Nord-Est	307 870	305 390	346 740
	Miami	Sud	147 010	131 120	132 680
	Chicago	Centre	110 740	112 710	117 690
	Boston	Nord-Est	105 180	104 490	116 490
	Los Angeles	Ouest	106 850	105 570	114 920
	Washington-Baltimore	Sud	60 090	52 840	81 100
	Fort Lauderdale	Sud	53 690	45 700	70 120
	San Francisco	Ouest	65 540	65 110	67 450
	Atlanta	Sud	40 120	39 700	63 910
	Tampa-Saint Petersburg	Sud	62 810	56 870	57 580
	Total des dix principales paires origine-destination		1 059 900	1 019 500	1 168 680
	Total États-Unis		1 706 600	1 659 430	1 881 980
Québec					
	New York	Nord-Est	19 330	16 250	13 620
	Boston	Nord-Est	9 090	4 980	6 310
	Chicago	Centre	4 630	4 590	5 070
	Miami	Sud	4 380	3 740	4 500
	Los Angeles	Ouest	3 110	2 640	3 550
	Washington-Baltimore	Sud	3 600	2 680	2 750
	Tampa-Saint Petersburg	Sud	2 530	2 280	2 370
	San Francisco	Ouest	2 450	2 090	2 200
	Philadelphie	Nord-Est	1 620	1 810	1 650
	Atlanta	Sud	1 140	1 160	1 460
	Total des dix principales paires origine-destination		51 880	42 220	43 480
	Total des États-Unis		72 580	61 070	67 730

Source : Statistique Canada, catalogue n° 51-205.

2.4.3.3 Le transport aérien des marchandises

Du côté du transport aérien des marchandises, le graphique 5 illustre la même tendance à la hausse que celle qui a pu être observée dans le cas du transport par camion et du transport ferroviaire. Toutefois, à l'inverse du camionnage et du transport ferroviaire, la hausse est plus importante de 1992 à 1998 dans le cas des importations (185,8 %) que dans celui des exportations (158,4 %). Mentionnons cependant que contrairement au transport par camion et au transport ferroviaire qui servent à l'acheminement d'un très large éventail de marchandises, le transport aérien constitue un mode servant essentiellement au transport de produits périssables et de biens de haute valeur par unité de masse. Il faut également constater qu'à l'opposé de ce qui se produit dans les cas du transport par camion et du transport ferroviaire, les importations par voie aérienne surpassent, en 1998, la valeur des exportations par une marge de 589 millions de dollars.

Graphique 5



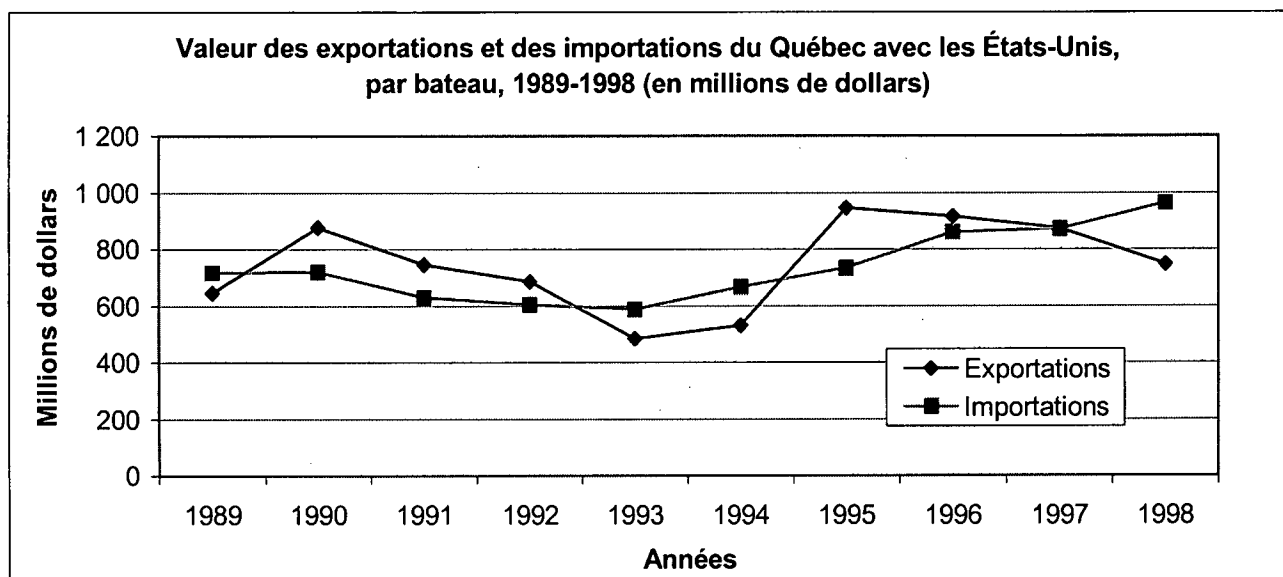
Source: Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

2.4.4 Le transport maritime

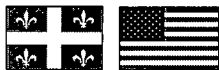
Le transport maritime sert principalement à l'acheminement de matières pondéreuses, tout particulièrement les matières premières et les produits issus de leur transformation. À la différence des trois moyens de transport mentionnés auparavant, l'évolution de la valeur des exportations et celle de la valeur des importations concernant le transport maritime ne semblent pas suivre une tendance aussi précise (voir graphique 6). La volatilité du prix des matières premières et des produits dérivés peut avoir contribué à ces fluctuations, particulièrement dans le cas de la hausse observée à partir de 1993.

Également, à la différence de ce qui est noté pour le transport par camion et le transport ferroviaire, la valeur des exportations n'excède pas toujours celle des importations, soit en 1989, 1993, 1994 et 1998. Pour cette dernière année, la valeur des importations dépasse de 216 millions celle des exportations.

Graphique 6



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.



2.4.4.1 Les principaux ports américains

Les principaux ports américains, selon le tonnage manutentionné (voir tableau 9), se situent dans la région Sud des États-Unis. En fait, parmi les cinq premiers ports, quatre se trouvent dans cette région, plus précisément en bordure du golfe du Mexique, le port de New York constituant la seule exception sur ce chapitre. La prédominance des ports du Sud s'observe également à l'échelle des vingt principaux ports puisque treize d'entre eux sont dans cette région. La situation peut s'expliquer non seulement par l'étendue du périmètre côtier de la région du Sud mais également par la présence de l'axe fluvial Mississippi-Missouri ainsi que par l'ampleur de l'industrie de l'extraction du pétrole et du gaz et celle de la pétrochimie. Par ailleurs, le plus important port de la région de l'Ouest, soit celui de Valdez, sert essentiellement à l'expédition du pétrole puisé en Alaska.

En guise de comparaison avec la situation québécoise, il suffit de mentionner que la manutention de marchandises a atteint, en 1996, 22,6 millions de tonnes au port de Sept-Îles, 21,7 à Port-Cartier, 19,2 à Montréal et 17,0 à Québec.



Tableau 9 Principaux ports des États-Unis selon le tonnage, 1996

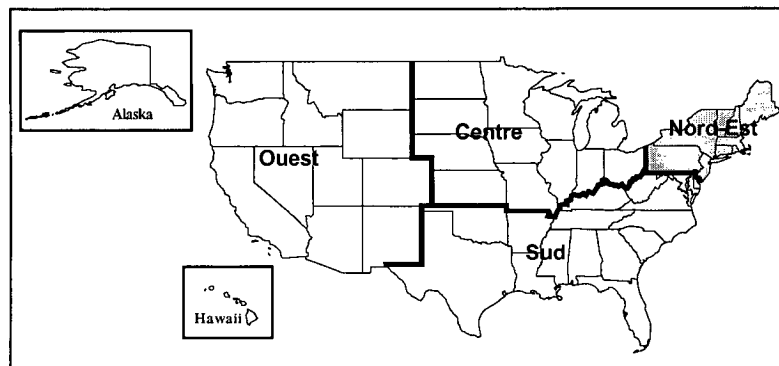
Ports	État	Région	1996 (tonnes)
South Louisiana	LA	Sud	172,2
Houston	TX	Sud	134,4
New York	NY et NJ	Nord-Est	119,4
New Orleans	LA	Sud	75,9
Baton Rouge	LA	Sud	73,5
Corpus Christi	TX	Sud	73,0
Valdez	AK	Ouest	69,9
Plaquemines	LA	Sud	60,7
Long Beach	CA	Ouest	53,0
Texas City	TX	Sud	51,2
Pittsburgh	PA	Nord-Est	46,2
Mobile	AL	Sud	46,2
Tampa	FL	Sud	44,7
Norfolk Harbor	VA	Sud	44,7
Lake Charles	LA	Sud	44,5
Los Angeles	CA	Ouest	41,5
Baltimore	MD	Sud	39,6
Philadelphie	PA	Nord-Est	38,0
Duluth-Superior	MN et WI	Centre	37,6
Port Arthur	TX	Sud	33,7

Source : Department of Transportation, USA, Office of Statistical and Economic Analysis.

3. LA RÉGION DU NORD-EST

3.1 La démographie

La région du Nord-Est comprend les États de la Nouvelle-Angleterre (Connecticut, Maine, Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island et Vermont) auxquels s'ajoutent les États de New York, du New Jersey et de la Pennsylvanie (voir carte 2 à la fin du document).



En tout, ces neuf États comptent pour près de 52 millions de personnes, soit 19,6 % de la population de l'ensemble du pays (voir tableau 10 et graphique 7). Les plus peuplés sont les États de New York (18,2 millions), de la Pennsylvanie (12,1 millions) et du New Jersey (8,0 millions). Selon les prévisions démographiques du U.S. Bureau of the Census, la population regroupée dans cette région devrait croître un peu plus lentement que dans l'ensemble des États-Unis (11,5 % contre 28,0 % d'ici 2025)⁴. Ainsi, la population devrait atteindre un peu plus de 57 millions de personnes, soit une proportion légèrement supérieure à 17 % du total des États-Unis. Par ailleurs, certains États connaîtront une croissance de population supérieure à 10 %, notamment l'État du New Hampshire (+ 25,4 %) et celui du New Jersey (+ 20,3 %). Quant à la répartition par groupes d'âge, la région du Nord-Est ne sera pas épargnée par le vieillissement de sa population tout comme l'ensemble du pays. Ainsi, les 65 ans et plus constitueront 18,2 % de la population de cette région en l'an 2025, alors qu'ils ne comptaient que pour 14,2 % en 1995.

4. *Projections of the Total Population of States : 1995 to 2025*, Site Internet du U.S. Bureau of the Census.

Quant aux personnes âgées de 20 à 60 ans, elles verront leur part diminuer de 2,9 points de pourcentage. Ces personnes demeureront proportionnellement plus nombreuses dans le Nord-Est que dans l'ensemble des États-Unis.

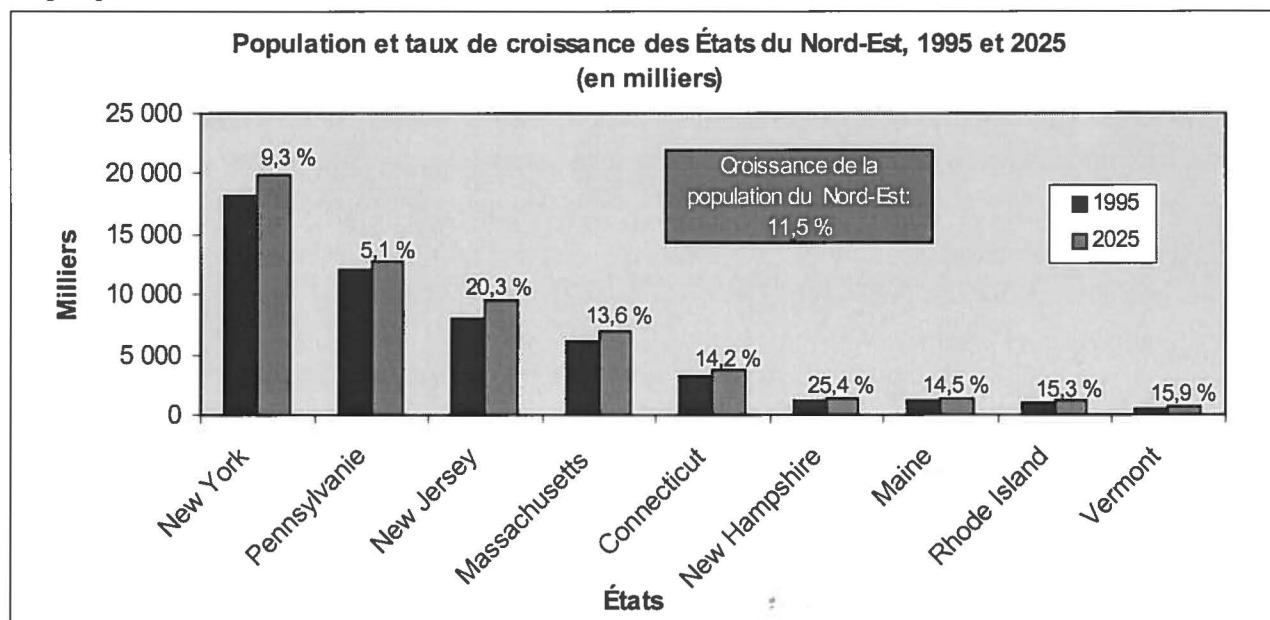
Tableau 10 Population par groupes d'âge, Nord-Est des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025

	Population totale (millions)		Moins de 20 ans (%)		De 20 à 64 ans (%)		65 ans et plus (%)	
	1995	2025	1995	2025	1995	2025	1995	2025
Nord-Est	51,5	57,4	26,9	25,8	58,9	56,0	14,2	18,2
États-Unis	262,7	335,0	28,8	26,8	58,4	54,7	12,8	18,5

Source : Site Internet du Bureau of the Census, United States.

Par ailleurs, l'État de New York se maintiendra d'ici 2025 au premier rang pour la population parmi les États du Nord-Est. En ce qui concerne la Pennsylvanie et le New Jersey, ils conserveront d'ici 2025 le deuxième et le troisième rang respectivement.

Graphique 7



Source : Site Internet du Bureau of the Census, United States.

3.2 L'activité économique

Le Nord-Est des États-Unis comprend les quatre États ayant la valeur la plus élevée sur le chapitre du revenu personnel disponible (c'est-à-dire le revenu gagné moins tous les impôts) dans l'ensemble des États-Unis. Il s'agit (voir tableau 11), par ordre décroissant, des États du Connecticut (33 875 \$ US), du New Jersey (31 334 \$ US), du Massachusetts (29 792 \$ US) et de New York (29 181 \$ US).

La répartition de l'emploi dans la structure industrielle présente des différences d'un État à l'autre. Ainsi, la proportion de l'emploi attribuable au secteur manufacturier est supérieure dans le Rhode Island (19,2 %) et le New Hampshire (18,9 %), alors que les valeurs sont plus basses dans les États de New York (12,0 %) et du New Jersey (13,9 %). Quant aux emplois liés au commerce de gros et de détail, une forte concentration se dessine dans les États du New Hampshire (26,1 %) et du Maine (25,6 %). Par ailleurs, l'emploi dans le secteur gouvernemental se trouve dans l'État de New York (17,7 %) et dans celui du Maine (17,2 %), tandis que les proportions les plus faibles sont situées dans les États du Massachusetts (13,2 %) et de la Pennsylvanie (13,7 %). Enfin, le niveau d'emploi dans le secteur du transport et des services publics est le plus élevé au New Jersey (7,0 %) et en Pennsylvanie (5,2 %), alors qu'il atteint un minimum au Rhode Island (3,4 %) et au New Hampshire (3,7 %). Il faut également noter qu'au New Jersey l'emploi relatif au secteur du transport et des services publics représente la proportion la plus élevée de tous les États des États-Unis, particulièrement en raison de la présence de l'aéroport de Newark et d'une partie du port de New York.

Tableau 11 Indicateurs économiques, Nord-Est des États-Unis

États	Population	Revenu personnel disponible en 1996, par habitant		Structure industrielle selon les secteurs d'activité (% de l'emploi)			
		(\$ US)	Rang aux États-Unis	Industrie manufacturière	Commerce	Gouvernement	Transport et services publics
	1997						
Connecticut	3 269 858	33 875	1	17,9	21,8	14,1	4,6
Maine	1 242 051	21 011	36	16,9	25,6	17,2	4,1
Massachusetts	6 117 520	29 792	3	15,0	23,1	13,2	4,3
New Hampshire	1 172 709	26 615	8	18,9	26,1	14,0	3,7
New Jersey	8 052 849	31 334	2	13,9	23,5	15,8	7,0
New York	18 137 226	29 181	4	12,0	20,6	17,7	5,1
Pennsylvanie	12 019 661	24 803	17	17,9	22,8	13,7	5,2
Rhode Island	987 429	24 572	18	19,2	22,1	13,9	3,4
Vermont	588 978	22 470	29	16,7	23,8	16,6	4,4
Total régional	51 588 281	---	---	---	---	---	---
Total États-Unis	267 636 061	24 426	--	15,8	23,3	16,5	5,3

Source : Précis : State Edition, Regional Forecast Associates, 1996.
Bureau of Economic Analysis.

3.3 Les liens commerciaux avec le Québec

En 1998, la région du Nord-Est se classe au premier rang des régions des États-Unis pour son commerce avec le Québec, avec 44,4 % des exportations du Québec vers ce pays et 35,4 % des importations québécoises en provenance des États-Unis. La proximité de cette région ainsi que l'importance de sa population et de son activité économique expliquent le caractère élevé de ces flux commerciaux.

De 1995 à 1998, la valeur des exportations québécoises vers cette région a progressé de 23,0 % (voir tableau 12), soit légèrement plus que vers l'ensemble des États-Unis, c'est-à-dire 21,9 %. Produit par produit, l'évolution apparaît toutefois très différente. Parmi les catégories présentant les plus hauts taux de croissance se trouvent la catégorie « Autre matériel et outils », avec un taux

de croissance de 82,3 %, les vêtements et les accessoires vestimentaires (75,6 %) de même que les ouvrages de base en métal (59,5 %). À l'inverse, la pâte de bois et la pâte similaire connaissent un recul de 27,2 %, alors que les exportations de papier journal diminuent de 0,8 %.

Tant en 1995 qu'en 1998, la catégorie « Autre équipement et matériel de télécommunication » occupe le premier rang des exportations québécoises vers cette région. Par ailleurs, en raison de la croissance de 17,9 % des exportations d'aluminium et des alliages, cette catégorie de produits passe du troisième au deuxième rang des produits exportés, de 1995 à 1998, devançant maintenant le papier journal. Quant aux exportations de vêtements et d'accessoires vestimentaires, la rapide progression qu'elles ont connue de 1995 à 1998 leur a permis de se hisser au quatrième rang des produits exportés vers cette région.

Tableau 12 Principaux produits exportés du Québec vers les États du Nord-Est, 1995 et 1998

Principaux exportés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Autre équipement et matériel de télécommunication	2 995,0	4 349,9	45,2
Aluminium et alliages	1 393,6	1 643,8	17,9
Papier journal	1 536,0	1 523,8	-0,8
Vêtements et accessoires vestimentaires	528,4	927,8	75,6
Bois d'œuvre, résineux	535,7	792,4	47,9
Autre matériel et outils	311,3	567,5	82,3
Cuivre et alliages	497,6	510,8	2,7
Pâte de bois et pâte similaire	511,7	372,8	-27,2
Ouvrages de base en métal	203,9	325,3	59,5
Imprimés	257,5	298,7	16,0
Total des dix principaux produits*	8 770,8	11 312,7	29,0
Total de tous les produits	17 011,2	20 916,0	23,0

* Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

Du côté des importations québécoises provenant du Nord-Est des États-Unis, de 1995 à 1998 apparaît une progression de 25,2 % (voir tableau 13), soit tout juste sous la moyenne de l'ensemble des États-Unis (25,9 %). Les produits suivants se distinguent pour l'importance de la croissance des importations : les moteurs d'avion et leurs pièces (82,9 %), les médicaments et les produits pharmaceutiques sous forme de dose (81,7 %) ainsi que les matières plastiques non façonnées (73,2 %). En ce qui concerne les ordinateurs, une décroissance de 7,3 % est observée, tandis que la catégorie « Autre équipement et matériel de télécommunication » voit sa valeur demeurer presque stationnaire avec une hausse d'à peine 0,4 %.

En 1998, les importations de tubes électroniques et de semi-conducteurs conservent le premier rang des produits importés par le Québec à partir du Nord-Est des États-Unis, suivis des moteurs d'avion et leurs pièces ainsi que de la catégorie « Autre équipement et matériel de télécommunication ».

Tableau 13 Principaux produits importés des États du Nord-Est vers le Québec, 1995 et 1998

Principaux produits importés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Tubes électriques et semi-conducteurs	1 434,6	1 991,2	38,8
Moteurs d'avion et leurs pièces	372,0	680,4	82,9
Autre équipement et matériel de télécommunication	649,6	652,4	0,4
Transactions spéciales et commerciales*	328,7	459,2	39,7
Matières en bois brut	265,1	330,0	24,5
Ordinateurs	347,8	322,4	-7,3
Produits chimiques et organiques	204,4	242,2	18,4
Matières plastiques non façonnées	130,0	225,2	73,2
Papier et carton	159,8	214,8	34,4
Médicaments et produits pharmaceutiques sous forme de dose	86,0	156,2	81,7
Total des dix principaux produits**	3 978,2	5 274,1	32,6
Total de tous les produits	7 708,3	9 653,4	25,2

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

* Cela comprend plusieurs types de transactions, dont les achats par la poste, les achats comptabilisés aux postes frontaliers, les achats dans les boutiques hors taxes.

** Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

3.4 Le réseau routier

Pour le Québec, la région du Nord-Est comporte un avantage sur les autres régions des États-Unis, soit d'être la plus accessible par route en raison de son lien direct entre les routes du Québec et du Nord-Est. Bien qu'une trentaine de routes du Québec donnent accès au marché américain, quatre d'entre elles, c'est-à-dire les autoroutes 15 et 55 ainsi que les routes 133 et 173, sont les plus utilisées par les transporteurs routiers. En fait, 80,0 % du trafic par camion entre le Québec et les États-Unis passe par ces quatre axes, soit un volume de plus de 3 000 camions par jour. Le tableau 14 présente l'évolution de 1986 à 1996 des passages de camions aux principaux postes frontaliers entre le Québec et le Nord-Est des États-Unis.

De façon plus détaillée, ces axes se définissent ainsi : l'autoroute **15**, située à Lacolle au sud de Montréal, est raccordée à l'autoroute 87 dans l'État de New York; l'autoroute **55**, au sud de Sherbrooke, se prolonge du côté américain par l'autoroute 91; la route **133**, à la hauteur de Philipsburg, rejoint le New Hampshire par l'autoroute 89 aux États-Unis; et, enfin, la route **173**, dans la région de la Beauce, gagne le Maine par la route 201 au sud de la frontière. Transports Canada⁵ évalue la valeur des échanges commerciaux pour ces quatre axes à 23,3 milliards de dollars d'avril 1994 à mars 1995. Cette estimation représente la somme des échanges commerciaux dans les deux directions.

Quant au volume de marchandises, plus de 3,5 millions de tonnes ont été acheminées par camion à partir du Québec en 1995, pour quelque 253 000 livraisons. En sens inverse, le Québec a été le lieu de destination de près de 2 millions de tonnes de marchandises, ce qui correspond à 188 000 livraisons. Depuis 1993, les volumes transportés ont crû de 30 % vers cette région des États-Unis et de 33 % en provenance de celle-ci.

5. *Trade/Transportation Corridors*, Transports Canada, 1997, p. 11, chap. 3.

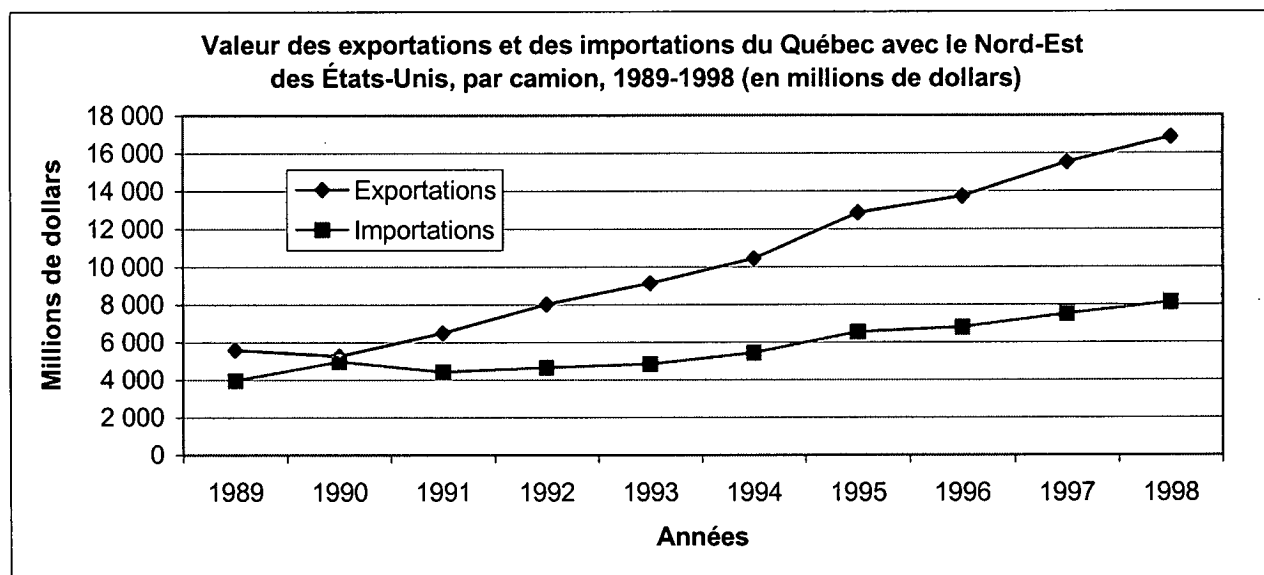
Tableau 14 Trafic quotidien de camions aux différents postes frontaliers dans les deux directions, 1986 et 1996

Poste	Nombre de passages quotidiens		Variation de 1986 à 1996 (%)	Pourcentage du total (%)	Pourcentage cumulatif (%)
	1986	1996			
Lacolle	1 692	1 717	1,5	42,8	42,8
Philipsburg	443	626	41,3	15,6	58,3
Rock Island	280	540	92,9	13,4	71,8
Armstrong	247	351	42,1	8,7	80,5
Woburn	81	144	77,8	3,6	84,1
Saint-Pamphile	104	101	-2,9	2,5	86,6
Daaquam	52	100	92,3	2,5	89,1
Tous les autres	450	439	-2,4	10,9	100,0
Total	3 348	4 017	20,0	100,0	---

Source : Trade/Transportation Corridors, Transports Canada, p. 11, chap. 3.

Le graphique 8 permet de constater que les exportations acheminées par camion ont connu une forte augmentation de 1989 à 1998, soit de 200,3 %. De leur côté, les importations ont enregistré un taux d'accroissement moins élevé, atteignant tout de même 104,5 %.

Graphique 8



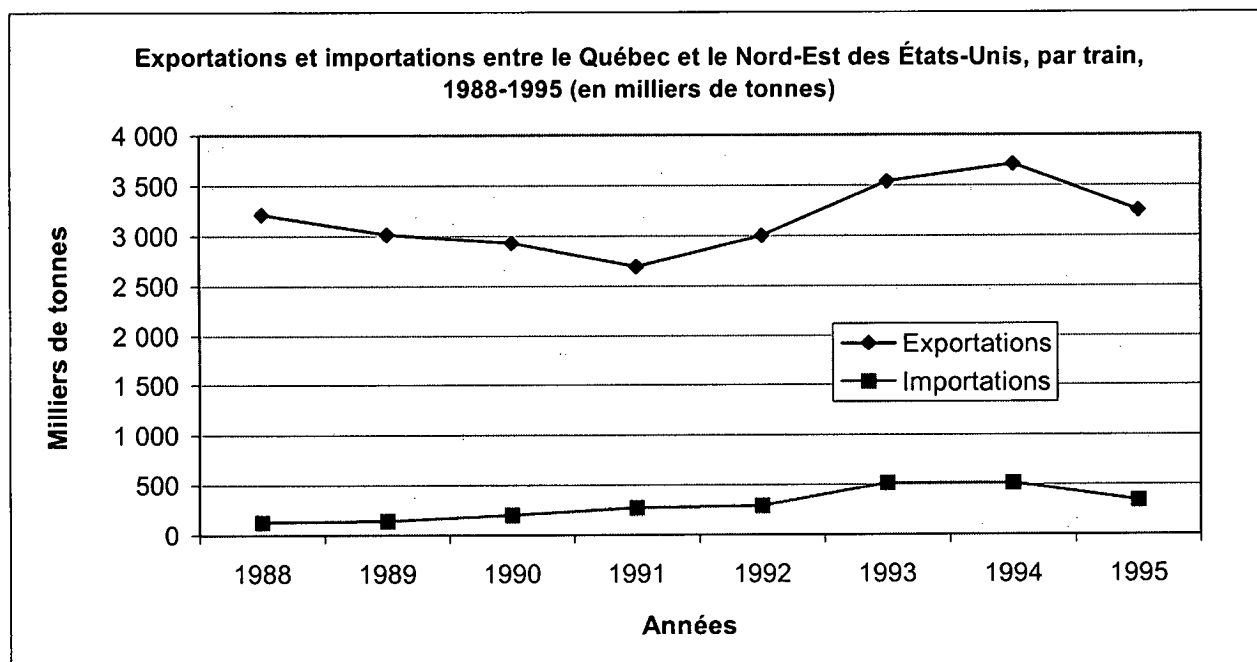
Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

3.5 Le réseau ferroviaire

Le réseau ferroviaire constitue le deuxième mode de transport en importance utilisé pour le commerce entre le Québec et les États du Nord-Est. Parmi les exportations par train, le Québec fournit principalement les produits suivants : le papier journal (25,0 % du tonnage des marchandises), le ciment portland (14,0 %) et une série d'autres produits tels que les demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium, le bois de construction et les chargements mixtes.

Du côté des importations, le tonnage est nettement inférieur à celui des exportations (voir graphique 9). Parmi les importations par train, on retrouve les marchandises suivantes : déchets de papier, sels métalliques et persels d'acides inorganiques, moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicule automobile.

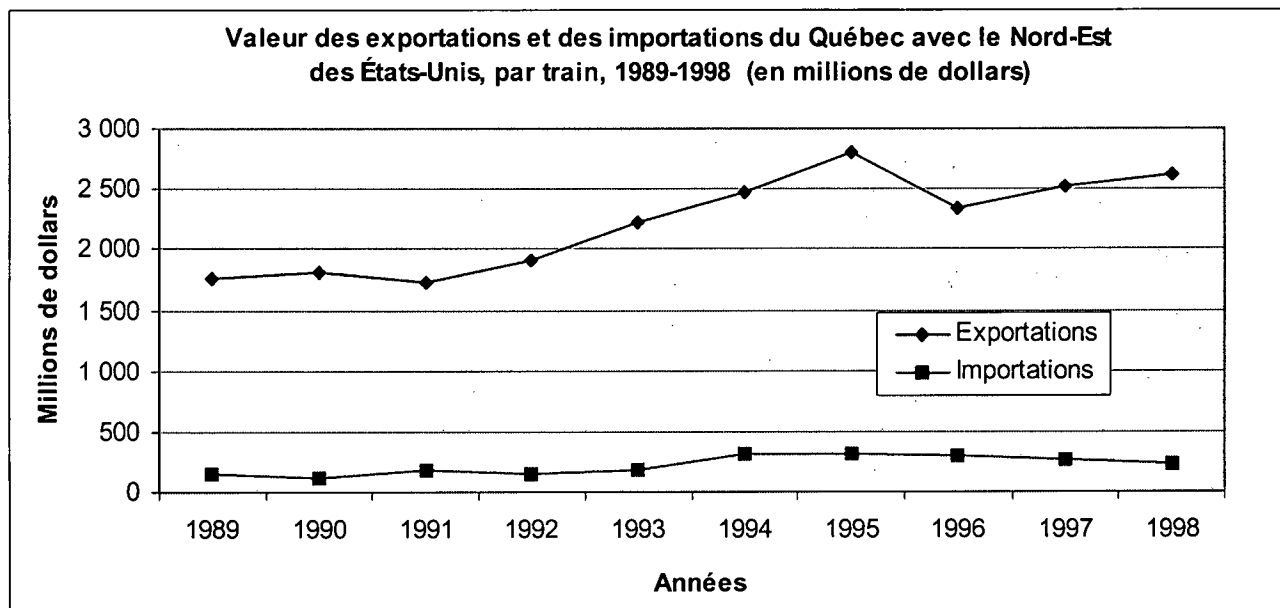
Graphique 9



Source : Statistique Canada, catalogue n° 52-216.

Tel qu'illustré dans le graphique 10, de 1989 à 1998, la valeur des exportations acheminées par chemin de fer a crû moins rapidement que celle des importations, soit respectivement 49,5 et 55,6 %. Pour l'année 1998, la valeur des exportations correspond à 11,5 fois celle des importations.

Graphique 10



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

3.6 Le réseau aéroportuaire

Le Nord-Est des États-Unis dispose de nombreux aéroports d'importance. Selon les données de 1997, le plus fréquenté de tous est celui de Newark (15,4 millions de passagers embarqués), suivi de celui de J. F. Kennedy (à New York) (15,2 millions de passagers embarqués). Parmi les autres aéroports majeurs se trouvent ceux de Boston (12,4 millions de passagers embarqués), La Guardia (à New York) (10,9 millions), Philadelphie (10,8 millions) et Pittsburgh (10,3 millions).

Par ailleurs, certaines liaisons aériennes québécoises avec quelques villes du Nord-Est des États-Unis comptent un fort achalandage (voir tableau 15). Par exemple, la liaison Montréal-New York a atteint 346 000 entrants et sortants en 1995. De même, pour l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, la paire origine-destination Québec-New York se classe première avec 13 620 entrants et sortants en 1995.

Tableau 15 Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et le Nord-Est des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995

Aéroports		1993 (N)	1994 (N)	1995 (N)
Montréal				
	New York	307 870	305 390	346 740
	Boston	105 180	104 490	116 490
	Philadelphie	48 460	45 860	52 760
	Pittsburgh	16 400	19 920	20 130
	Rhode Island	790	870	13 100
	Hartford	520	760	11 850
	Portland	1 570	1 150	990
	Atlantic City	530	480	510
	Manchester	---	260	420
	Total États-Unis	1 706 600	1 659 430	1 881 980
Québec				
	New York	19 330	16 250	13 620
	Boston	9 090	4 980	6 310
	Philadelphie	1 620	1 810	1 650
	Hartford	580	330	850
	Pittsburgh	620	680	600
	Total États-Unis	72 580	61 070	67 730

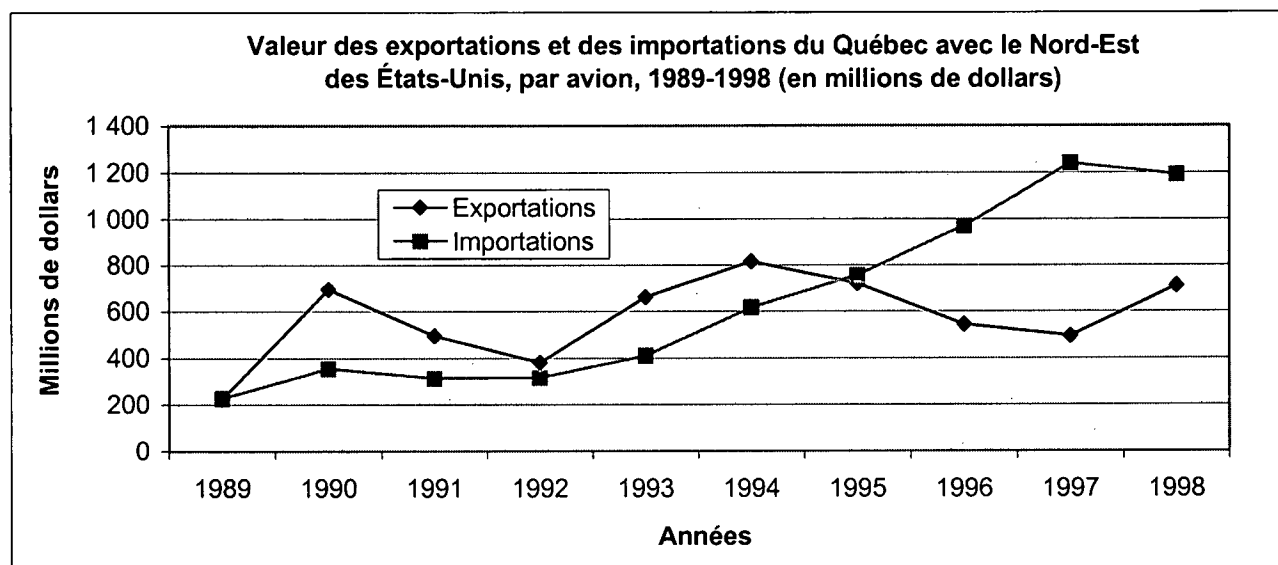
Source : Statistique Canada, catalogue n° 51-205.

Les exportations de marchandises par avion vers cette région ont représenté la somme de 710 millions de dollars en 1998, en hausse de 217,1 % par rapport à 1989 (voir graphique 11). Environ 3,4 % de la valeur des exportations du Québec vers le Nord-Est des États-Unis ont été transportées par avion en 1998.

Quant aux importations, leur valeur a atteint 1,2 milliard de dollars en 1998, en hausse de 425,6 % par rapport à 1989. La part des importations par transport aérien dans le total des importations

s'établit approximativement à 12,5 %. Il faut noter que pour la région du Nord-Est la valeur des importations excède de 482 millions de dollars celle des exportations.

Graphique 11

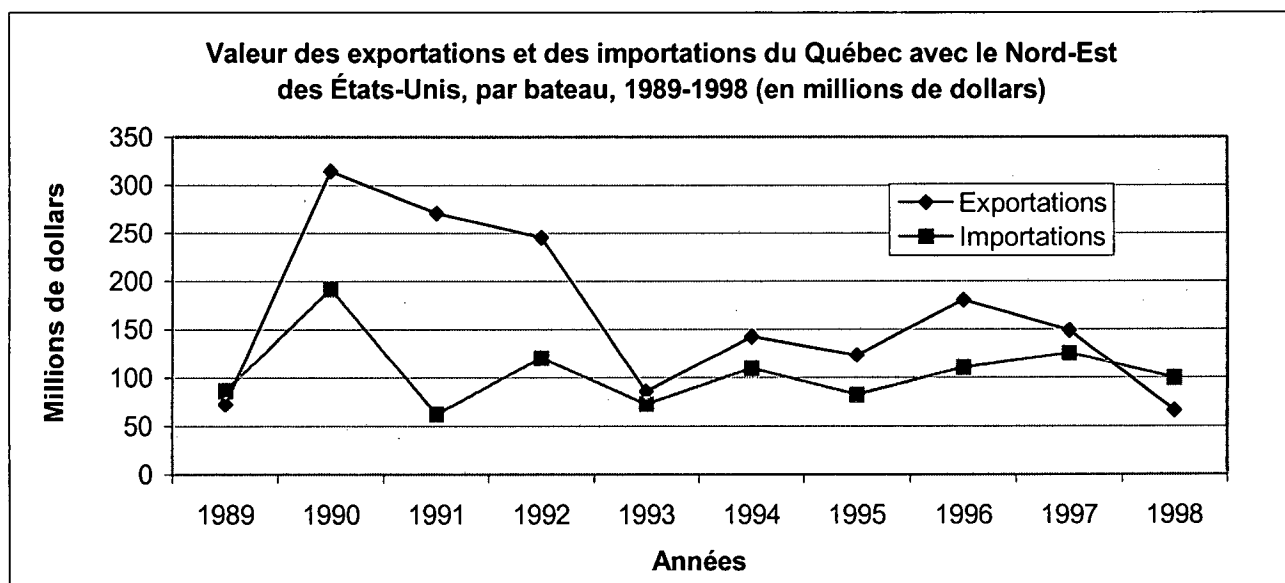


Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

3.7 Le réseau maritime

En 1998, la valeur des exportations du Québec vers le Nord-Est des États-Unis par la voie maritime se chiffrait à seulement 65,9 millions de dollars, soit 9,6 % de moins qu'en 1989 (voir graphique 12). Il faut toutefois noter à ce propos que des valeurs d'exportations nettement au-dessus de la tendance sont observées entre 1990 et 1992. Pour l'année 1998, les exportations par voie maritime ne représentent que 0,3 % de la valeur des exportations québécoises vers le Nord-Est. Pour ce qui est des importations, leur valeur a augmenté de 14,9 % de 1989 à 1998. Par ailleurs, une diminution de 48,1 % se dessine entre le maximum de 1990 et la valeur enregistrée en 1998. Pour cette dernière année, la valeur des importations surpasse de 33,6 millions celle des exportations.

Graphique 12



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

La région du Nord-Est compte quelques ports importants pour le tonnage de marchandises manutentionnées (voir tableau 16). Parmi ceux-ci, le port de New York se classe au troisième rang aux États-Unis avec plus de 119,4 millions de tonnes de marchandises en 1996. Par ailleurs, les ports de Pittsburgh (onzième rang aux États-Unis) et de Philadelphie (dix-huitième rang) ont aussi une activité portuaire intense. De plus, il est intéressant de voir l'évolution du trafic des marchandises chargées par conteneur au port de Montréal et à celui de New York. De 1991 à 1996, le trafic conteneurisé est passé de 5 790 à 7 950 tonnes pour le port de Montréal, ce qui représente une augmentation annuelle moyenne de 7,5 %. Quant au port de New York, le trafic pour la même période n'y a progressé que de 3,9 % par an (de 12 180 tonnes à 14 530).

Par ailleurs, les statistiques sur le tonnage montrent bien l'importance du port de New York au regard des ports du Québec. Le volume de marchandises manutentionnées y est cinq fois supérieur à celui du port de Sept-Îles, le plus important au Québec en fonction du tonnage manutentionné. En outre, les ports du Québec dépendent davantage du commerce international que ceux du Nord-Est des États-Unis.

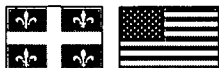


Tableau 16 Marchandises manutentionnées dans certains ports du Nord-Est des États-Unis et certains ports du Québec, 1996

Ports	Tonnes (millions)	Part du tonnage international (%)
États-Unis		
New York	119,4	42,9
Pittsburgh	46,2	0,0
Philadelphie	38,0	68,9
Paulsboro	22,7	59,6
Boston	18,2	53,2
Québec		
Sept-Îles	22,6	81,3
Port-Cartier	21,6	76,4
Montréal	19,2	72,6
Québec	17,0	78,3

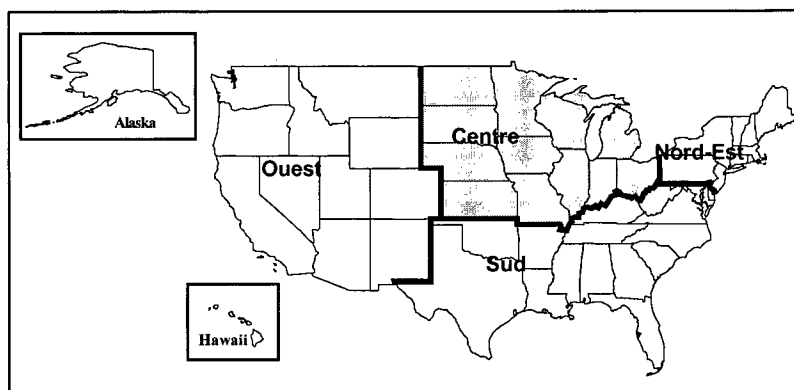
Sources : Department of Transportation, USA, Office of Statistical and Economic Analysis.

Statistique Canada : *Le Quotidien*, 4 juin 1997.

4. LA RÉGION DU CENTRE

4.1 La démographie

Le Centre des États-Unis (voir carte 2 à la fin du document) est composée de douze États comptant une population de 62 millions de personnes. Les États les plus peuplés sont : l'Illinois (11,9 millions d'habitants), l'Ohio (11,2 millions) et le Michigan (9,8 millions).



Selon les prévisions démographiques, la population de la région du Centre atteindra 69 millions de personnes en 2025 (voir tableau 17). D'ici là, la proportion de la population par rapport à l'ensemble des États-Unis passera de 23,5 à 20,6 % en raison d'un taux de croissance inférieur à celui du pays (11,8 % contre 28,0 %). Contrairement à quelques États du Nord-Est qui connaîtront des taux de croissance supérieurs à celui des États-Unis, aucun État de la région du Centre n'atteindra la moyenne nationale. Au terme de la période de projection, en l'an 2025, l'Illinois demeurera l'État le plus peuplé de la région avec 13,4 millions d'habitants, tandis que le moins peuplé sera le Dakota du Nord avec 729 000 personnes (voir graphique 13).

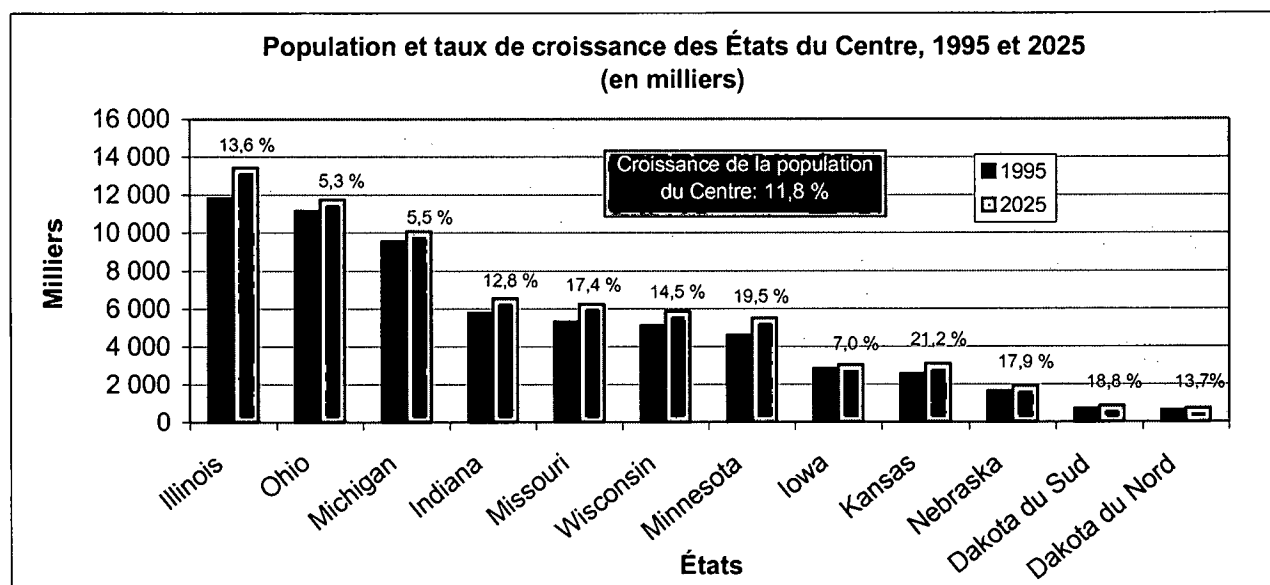
Comme le montre le tableau 17, la répartition de la population par groupes d'âge est pratiquement identique dans la région du Centre à celle de la moyenne nationale.

Tableau 17 Population par groupes d'âge, Centre des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025

	Population totale (millions)		Moins de 20 ans (%)		De 20 à 64 ans (%)		65 ans et plus (%)	
	1995	2025	1995	2025	1995	2025	1995	2025
Centre	61,8	69,1	29,0	26,1	57,9	54,8	13,1	19,8
États-Unis	262,7	335,0	28,8	26,8	58,4	54,7	12,8	18,5

Source : Bureau of the Census, United States.

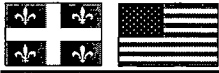
Graphique 13



Source : Bureau of the Census, United States.

4.2 L'activité économique

Un fait intéressant peut être observé dans le Centre des États-Unis en ce qui a trait au revenu personnel disponible : un seul État affiche un niveau suffisamment élevé pour se classer parmi les dix premiers des États-Unis. Avec un revenu personnel disponible de 26 848 \$ US en 1996, l'Illinois arrive au septième rang au niveau national. Les autres États se trouvent entre le onzième rang (le Minnesota) et le trente-huitième rang (le Dakota du Nord).



La répartition des emplois en fonction de la structure industrielle présente quelques particularités (voir tableau 18). Ainsi, l'emploi manufacturier occupe une part importante du total des emplois dans l'État de l'Indiana (24,4 %), tandis que le niveau d'emploi dans le secteur gouvernemental est très élevé dans le Dakota du Nord (22,8 %), où sont situées un bon nombre de bases militaires. Quant aux emplois liés au transport et aux services publics, la part la plus élevée représentée par ceux-ci se trouve au Missouri et au Dakota du Nord avec 6,3 % de l'emploi total pour ces deux États. En guise de comparaison, la moyenne nationale se situe à 15,8 % pour le secteur manufacturier, à 16,5 % pour le secteur gouvernemental et à 5,3 % pour le transport et les services publics. Quant à la proportion des travailleurs occupant des emplois liés au commerce, elle est semblable dans cette région à la moyenne nationale de 23,3 %.

Tableau 18 Indicateurs économiques, Centre des États-Unis

États	Population	Revenu personnel disponible en 1996, par habitant		Structure industrielle selon les secteurs d'activités (% de l'emploi)			
		1997	(\$ US)	Rang aux États-Unis	Industrie manufacturière	Commerce	Gouvernement
Dakota du Nord	640 883	20 448	38	7,2	26,0	22,8	6,3
Dakota du Sud	737 973	20 895	37	13,1	25,5	20,3	4,7
Illinois	11 895 849	26 848	7	17,4	23,4	14,3	5,8
Indiana	5 864 108	22 601	28	24,4	23,8	14,4	5,1
Iowa	2 852 423	22 306	30	18,6	25,0	17,1	4,5
Kansas	2 594 840	23 165	23	16,2	24,2	20,0	5,8
Michigan	9 773 892	24 945	16	22,9	23,4	15,4	3,9
Minnesota	4 685 549	25 663	11	18,0	24,2	15,5	4,9
Missouri	5 402 058	23 022	25	16,8	23,8	15,6	6,3
Nebraska	1 656 870	22 917	27	13,7	25,0	19,0	6,1
Ohio	11 186 331	23 457	21	21,1	24,2	14,6	4,4
Wisconsin	5 169 677	23 320	22	23,5	23,0	14,7	4,6
Total régional	62 460 453	---	---	---	---	---	---
États-Unis	267 636 061	24 426	---	15,8	23,3	16,5	5,3

Source : Précis : State Edition, Regional Forecast Associates, 1996.
Bureau of Economic Analysis.

4.3 Les liens commerciaux avec le Québec

En 1998, la région du Centre se classe au troisième rang parmi les régions des États-Unis pour la valeur des exportations québécoises vers ce pays, avec 23,7 % du total des exportations. Pour ce qui est des importations, cette région occupe le deuxième rang avec 26,8 % de la valeur importations québécoises en provenance des États-Unis.

De 1995 à 1998, la valeur des exportations québécoises vers cette région n'a augmenté que de 5,6 % (voir tableau 19), soit le rythme de croissance le plus faible des quatre régions des États-Unis. La principale raison de cette modeste performance réside dans le déclin des exportations des automobiles et des châssis de 31,3 %. Cette situation n'est pas étrangère aux difficultés éprouvées par l'usine de General Motors à Boisbriand. La diminution de 9,3 % des exportations de papier journal contribue également à la faible performance des exportations vers cette région. À l'inverse, les catégories suivantes enregistrent des augmentations dignes de mention, soit 206,4 % pour la catégorie « Autre matériel de transport », 94,7 % pour la catégorie « Autre matériel et outil » et 84,0 % pour la catégorie « Avions entiers avec leurs moteurs ». Malgré le recul des exportations d'automobiles et de châssis, cette catégorie de produits conserve le premier rang du classement pour l'année 1998. Elles sont suivies de l'aluminium et des alliages ainsi que du papier journal.

Tableau 19 Principaux produits exportés du Québec vers les États du Centre, 1995 et 1998

Principaux produits exportés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Automobiles et châssis	3 000,8	2 060,3	-31,3
Aluminium et alliages	820,8	968,2	18,0
Papier journal	820,5	743,9	-9,3
Moteurs d'avion et leurs pièces	273,5	459,1	67,8
Bois d'œuvre résineux	268,9	443,1	64,8
Avions entiers avec leurs moteurs	188,0	345,9	84,0
Autre matériel et outils	152,9	297,6	94,7
Autres véhicules à moteur	173,5	243,8	40,5
Autres produits finis	127,9	222,7	74,1
Autre matériel de transport	72,5	222,1	206,4
Total des dix principaux produits*	5 899,4	6 006,7	1,8
Total de tous les produits	10 578,2	11 166,5	5,6

* Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

Du côté des importations québécoises provenant du Centre des États-Unis, il existe de 1995 à 1998 une légère progression de 15,8 % (voir tableau 20), la plus faible parmi les quatre régions des États-Unis. Cette situation s'explique, entre autres, par la diminution de 16,1 % des importations de pièces de véhicule automobile, sauf les moteurs, ainsi que par celle de 4,8 % des transactions commerciales et spéciales. Une hausse de 120,6 % est toutefois enregistrée dans le cas des moteurs d'avion et de leurs pièces, de même qu'une augmentation de 101,6 % du côté des pièces d'avion, sauf les moteurs. En 1998, les automobiles et les châssis occupent le premier rang des produits importés suivis des pièces de véhicule automobile, sauf les moteurs, ainsi que des camions, des tracteurs routiers et des châssis. La forte concentration de la fabrication d'automobiles et de camions dans cette région des États-Unis, tout particulièrement au Michigan, explique cet ordre dans le classement.

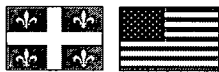
Tableau 20 Principaux produits importés des États du Centre vers le Québec, 1995 et 1998

Principaux produits importés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Automobiles et châssis	1 831,5	2 451,7	33,9
Pièces de véhicule automobile, sauf les moteurs	1 438,0	1 205,3	-16,1
Camions, tracteurs routiers et châssis	602,2	662,9	10,1
Moteurs de véhicule automobile	308,6	311,7	1,0
Moteurs d'avion et leurs pièces	118,5	261,4	120,6
Ordinateurs	153,3	181,6	18,5
Pièces d'avion, sauf les moteurs	71,4	143,9	101,6
Pièces de moteur de véhicule automobile	99,6	123,4	23,9
Autre équipement et matériel de télécommunication	98,0	117,9	20,3
Transactions commerciales et spéciales *	87,2	83,0	-4,8
Total des dix principaux produits**	4 808,4	5 542,8	15,3
Total de tous les produits	6 319,2	7 319,2	15,8

* Cela comprend plusieurs types de transactions, dont les achats par la poste, les achats comptabilisés aux postes frontaliers et les achats dans les boutiques hors taxes.

** Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.



4.4 Le réseau routier

Les États formant la partie centrale des États-Unis sont suffisamment près, sur le plan géographique, du Québec pour que le camion constitue encore le mode de transport le plus utilisé pour le commerce des marchandises entre ces deux partenaires. Les statistiques de 1998 démontrent que 62,7 % (7,0 milliards de dollars) de la valeur des biens acheminés vers les États du Centre le sont par camion comparativement à 69,1 % pour les importations (5,1 milliards de dollars).

Bien qu'il soit très difficile d'établir le volume de marchandises à destination des États du Centre en fonction des axes routiers empruntés, il demeure qu'un grand nombre de camions en provenance du Québec se dirigent vers cette région, en transitant par l'Ontario. Certaines études font état d'un trafic important de même que des valeurs significatives de marchandises transportées via l'autoroute 401 et d'autres points de passage vers les États-Unis au sud de l'Ontario. Le ministère des Transports du Québec a évalué, en 1992, que plus de 700 camions par jour circulant sur l'autoroute 20 (du Québec ou vers le Québec) franchissaient la frontière américaine par l'Ontario. Quant à la valeur des biens transportés par camion, Transports Canada estime à 15,8 milliards de dollars (en 1996) ce qui transite par les routes ontariennes en provenance du Québec à destination des États-Unis. Bien entendu, cette somme vaut pour l'ensemble des États-Unis, bien qu'il soit possible de présumer qu'une part importante est destinée à la région du Centre et à quelques États de la région du Nord-Est.

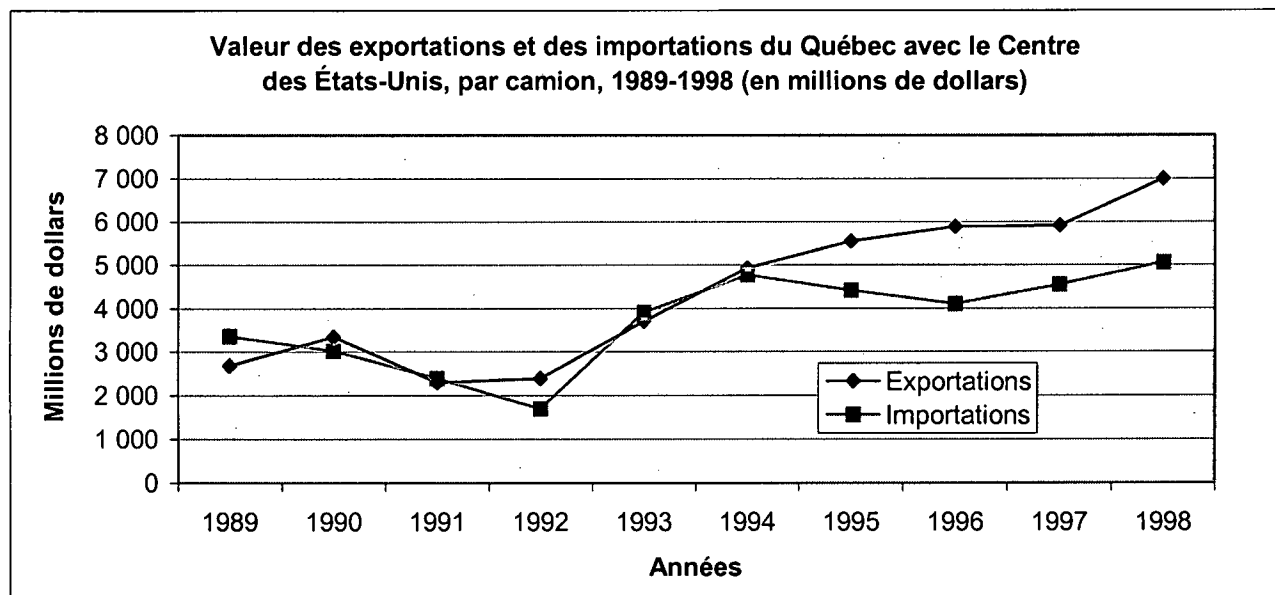
Par ailleurs, l'autoroute 15 constitue une autre voie choisie par les transporteurs québécois qui se rendent vers la partie centrale des États-Unis. Toutefois, les volumes transités sont faibles.

Il existe cinq points principaux de passage situés en Ontario et empruntés par les camionneurs québécois afin de livrer leur cargaison aux États-Unis. Il s'agit selon les données de 1996 :

- 1- de l'autoroute 401 à la hauteur de Lansdowne près de Kingston, pour une valeur de 2,6 milliards de dollars;
- 2- du Peace Bridge à Fort Érié près de Niagara, pour une valeur de 3,1 milliards de dollars;
- 3- de l'Ambassador Bridge à Windsor, pour une valeur de 4,2 milliards de dollars;
- 4- du Blue Water Bridge à Sarnia, pour une valeur de 5,6 milliards de dollars;
- 5- du lien frontalier de Sault-Sainte-Marie, pour une valeur de 0,4 milliard de dollars.

Par ailleurs, d'après le graphique 14, la valeur des marchandises exportées par camion a été sévèrement touchée par la récession de 1990. Depuis 1992, il y a eu cependant un regain des exportations, pour une hausse globale de 193,2 % jusqu'en 1998. Quant aux importations, elles ont également subi les effets de la récession de 1990. Toutefois, de 1992 à 1998, elles ont connu une augmentation légèrement plus élevée que les exportations, soit de 197,8 %. Pour l'année 1998, la valeur des exportations par camion dépassait de près de 2 milliards de dollars celle des importations.

Graphique 14



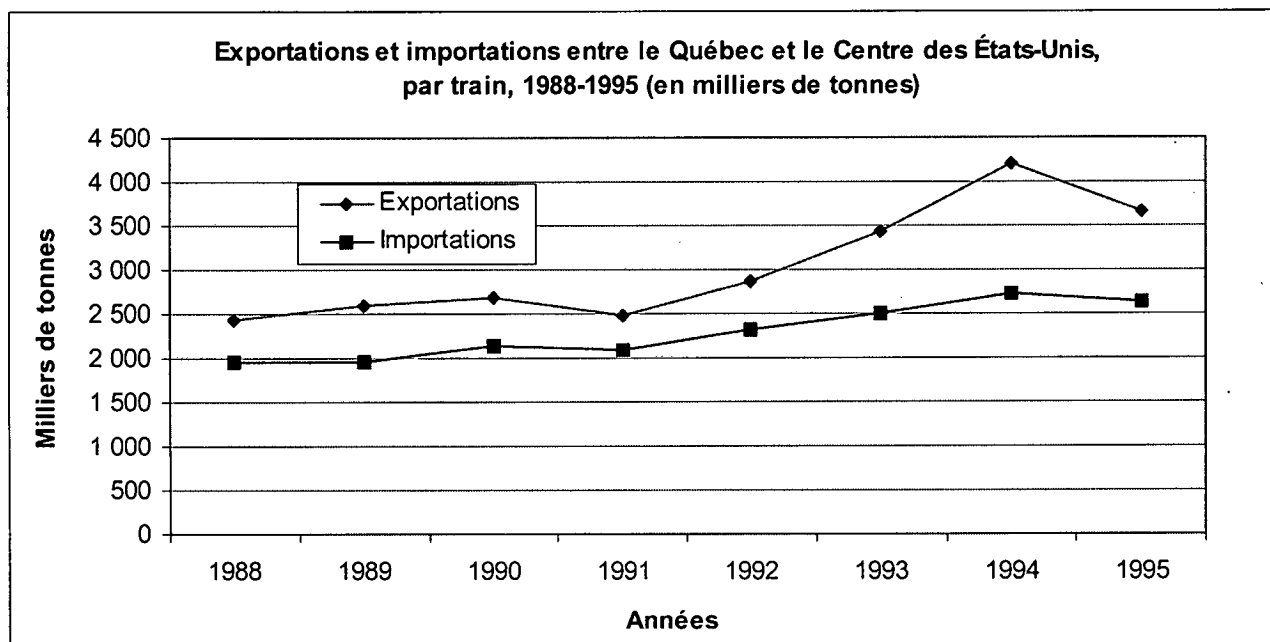
Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

4.5 Le réseau ferroviaire

C'est vers les États constituant la partie centrale des États-Unis que le volume de marchandises transportées par train à partir du Québec a été le plus élevé en 1995, soit 3,7 millions de tonnes (37,0 % du volume total). Les principaux produits exportés sont le papier journal (16,0 % du tonnage total), le bois de construction (9,0 %) et certains produits d'aluminium (4,0 %). D'autres produits regroupés sous l'appellation « Chargements mixtes » comptent pour 40,0 % de tout le volume de marchandises transportées par train, soit 1,4 millions de tonnes.

Le cœur des importations de biens par transport ferroviaire se situe dans le Centre des États-Unis. En 1995, le volume total de marchandises importées par train pour l'ensemble des États-Unis représentait 4,0 millions de tonnes et les deux tiers provenaient de la région du Centre (2,6 millions de tonnes). Les principales matières importées sont les tourteaux de soja (12,0 % du volume total), les moteurs et pièces d'automobile (6,0 %) et différents sels métalliques et persels (3,0 %).

Graphique 15

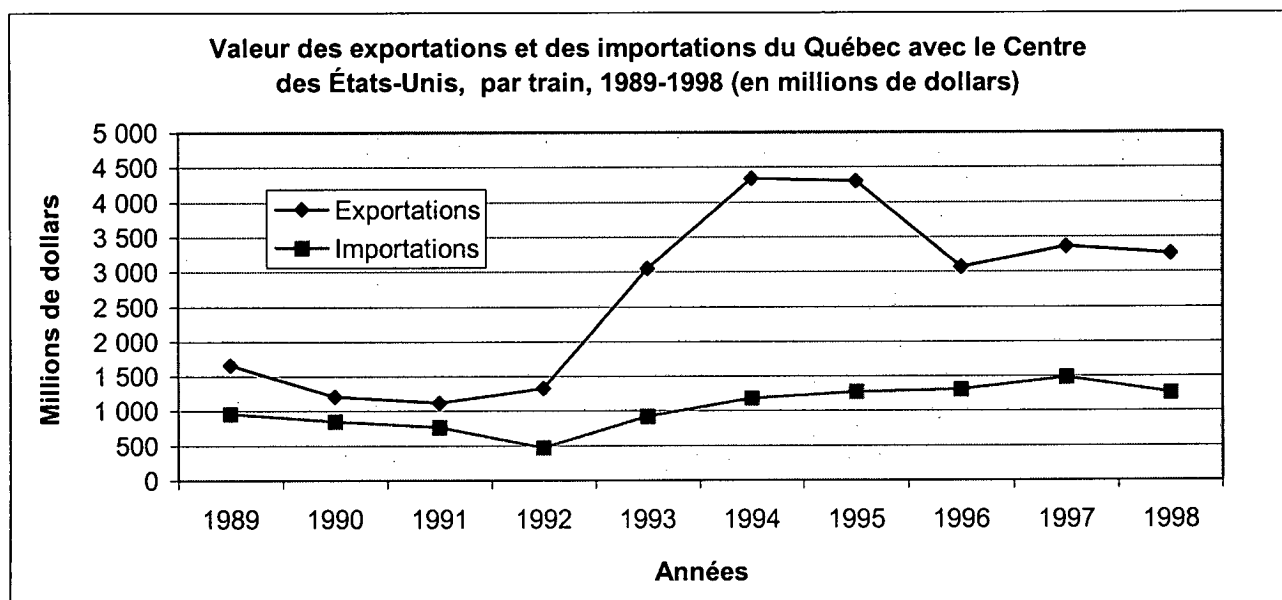


Source : Statistique Canada, catalogue n° 52-216.

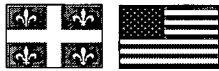
En ce qui concerne la valeur monétaire des exportations, le train constitue le deuxième mode de transport après le camion pour une somme de 3,3 milliards de dollars en 1998 (voir graphique 16). Ainsi, de 1989 à 1998, les exportations ont progressé de 96,3 %. Il faut cependant souligner qu'en 1994 et en 1995 le Québec a exporté pour plus de 4,3 milliards de dollars de biens par train vers les États du Centre. Ces statistiques placent cette région en première position concernant les exportations du Québec par train.

Pour l'ensemble de la période allant de 1989-1998, les importations ont augmenté de 32,1 %. Toutefois, depuis 1995, sans compter l'année 1997, il existe un certain plafonnement. En 1998, la valeur des exportations a excédé celle des importations par une marge de 2,0 milliards de dollars.

Graphique 16



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.



4.6 Le réseau aéroportuaire

Pas moins de quatre aéroports de la région du Centre accueillent plus de 10 millions de passagers embarqués par année, dont celui de Chicago, le deuxième aéroport des États-Unis pour l'achalandage avec 32,9 millions de passagers en 1997. Par sa position centrale sur le plan géographique, la ville de Chicago constitue un important point de correspondance. Les aéroports de Detroit (15,4 millions), de Minneapolis–Saint Paul (14,4 millions) et de Saint Louis (14,0 millions) sont les trois autres en importance pour cette région et bénéficient également de leur position centrale par rapport au territoire américain.

Les principales paires origine-destination entre Montréal et les villes du Centre en 1995 apparaissent au tableau 21. Il s'agit de Montréal-Chicago avec 117 690 entrants et sortants, de Montréal-Detroit (39 860) et de Montréal–Minneapolis-Saint Paul (23 710).

Quant aux paires origine-destination entre Québec et des villes du Centre des États-Unis, les plus importantes sont Québec-Chicago avec 5 070 entrants et sortants, Québec–Minneapolis-Saint Paul (790) et Québec-Detroit (730).

Tableau 21 Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et le Centre des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995

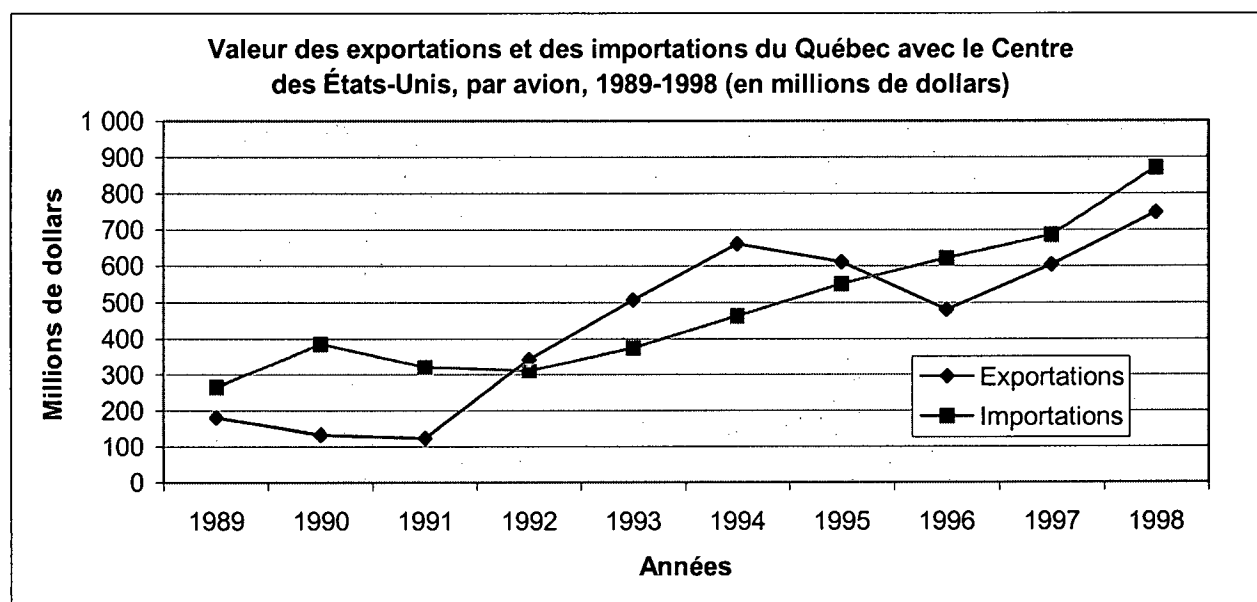
Aéroports		1993 (N)	1994 (N)	1995 (N)
Montréal				
	Chicago	110 740	112 710	117 690
	Detroit	41 360	39 160	39 860
	Minneapolis-Saint Paul	19 020	20 090	23 710
	Saint Louis	11 740	11 070	12 010
	Kansas City	9 610	10 360	10 630
	Indianapolis	7 240	7 560	8 620
	Columbus	6 310	6 610	7 390
	Total États-Unis	1 706 600	1 659 430	1 881 980
Québec				
	Chicago	4 630	4 590	5 070
	Minneapolis-St Paul	1 070	720	790
	Detroit	1 810	1 630	730
	Indianapolis	430	470	420
	Saint Louis	500	520	370
	Total États-Unis	72 580	61 070	67 730

Source : Statistique Canada, catalogue n° 51-205.

Parallèlement au transport des personnes, l'avion sert également aux livraisons des marchandises. À ce titre, ce mode de transport se classe au troisième rang pour la valeur des exportations du Québec vers la région du Centre avec une valeur de 748,7 millions de dollars en hausse de 314,2 % par rapport à 1989 (voir graphique 17).

Du côté des importations, une hausse inférieure à celle des exportations, soit de 231,1 %, a été enregistrée de 1989 à 1998. Pour l'ensemble de la période à l'étude, il faut par ailleurs noter que la valeur des importations dépasse celle des exportations, sauf de 1992 à 1995.

Graphique 17



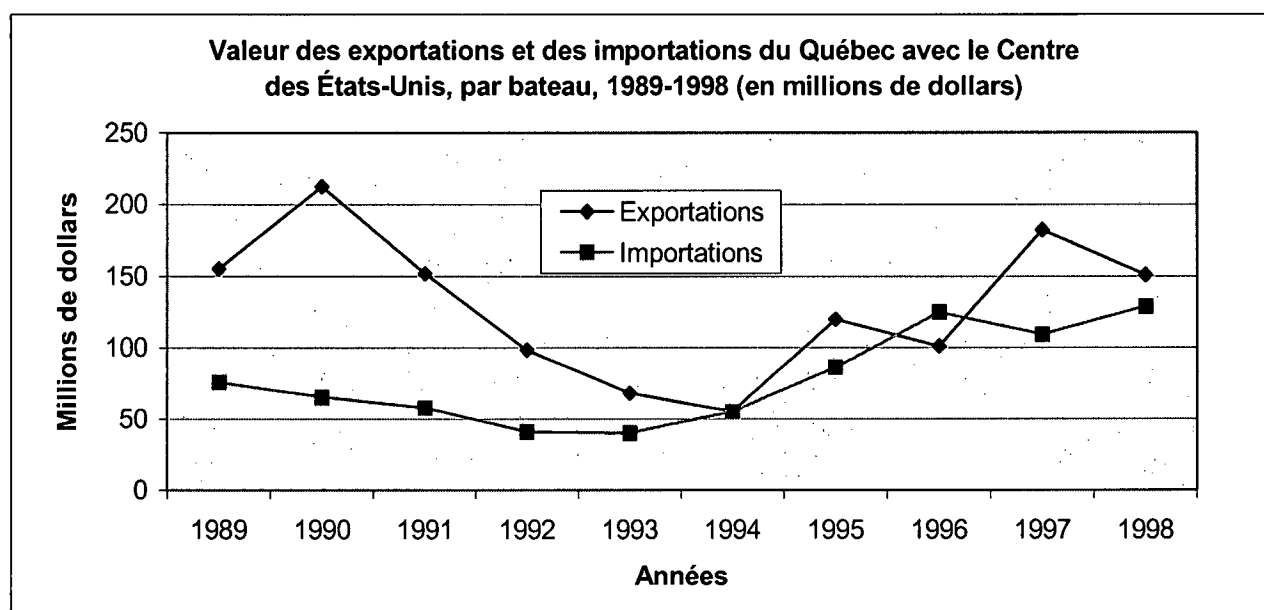
Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

4.7 Le réseau maritime

Sur la base de la valeur, le bateau est le moins utilisé de tous les moyens de transport pour les échanges commerciaux entre le Québec et le Centre des États-Unis. Tel que présenté au graphique 18, la valeur des exportations fluctue passablement d'une année à l'autre, ce qui a pour conséquence qu'en 1998 elle se situe à 2,5 % sous le montant enregistré en 1989.

Du côté des importations, une tendance beaucoup plus nette qui se situe à la hausse apparaît. Ainsi, de 1989 à 1998, la valeur des importations a augmenté de 71,3 %. Néanmoins, elle se maintient en 1998 sous la valeur des exportations : l'écart est de 21,8 millions de dollars.

Graphique 18



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

Cette région des États-Unis comprend plusieurs ports importants, comme le montre le tableau 22. Des données portant sur les quatre principaux ports québécois permettent de constater qu'à l'inverse de ceux-ci, les ports du Centre des États-Unis contribuent peu au commerce international.



Tableau 22 Marchandises manutentionnées dans certains ports du Centre des États-Unis et certains ports du Québec, 1996

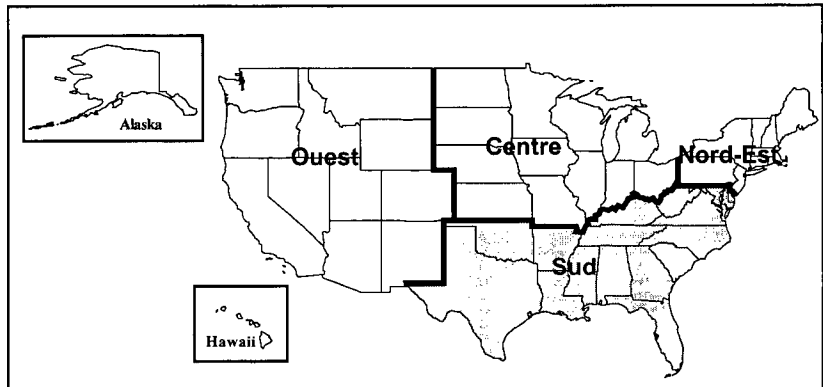
Ports	Tonnage (millions)	Part du tonnage international (%)
États-Unis		
Duluth-Superior	37,6	26,9
Saint Louis	27,4	0
Chicago	25,3	15,7
Détroit	16,9	33,8
Indiana Harbor	15,3	4,8
Québec		
Sept-Îles	22,6	81,3
Port-Cartier	21,7	76,4
Montréal	19,2	72,6
Québec	17,0	78,3

Sources : Department of Transportation, USA Office of Statistical and Economic Analysis.
Statistique Canada : *Le Quotidien*, 4 juin 1997.

5. LA RÉGION DU SUD

5.1 La démographie

Un Américain sur trois réside dans le Sud des États-Unis qui compte 94,2 millions d'habitants. Il faut noter que le tiers de ce nombre se trouve dans deux États, soit le Texas (19,4 millions de personnes) et la Floride (14,9 millions). La



Géorgie se classe troisième (7,5 millions) parmi les dix-sept États que comporte la région du Sud (voir carte 2).

De 1995 à 2025, la population totale du Sud des États-Unis augmentera de 32,2 % pour atteindre 121,4 millions d'habitants (voir tableau 23). Cette croissance fera passer de 35,0 % à un peu plus de 36 % la proportion de la population de la région du Sud par rapport à l'ensemble du territoire américain. Toujours durant la même période, l'État de la Floride et celui du Texas connaîtront respectivement une croissance de population exceptionnelle de 46,0 % et de 45,0 %, portant leur population totale à 20,7 et à 27,2 millions de personnes respectivement (voir graphique 19).

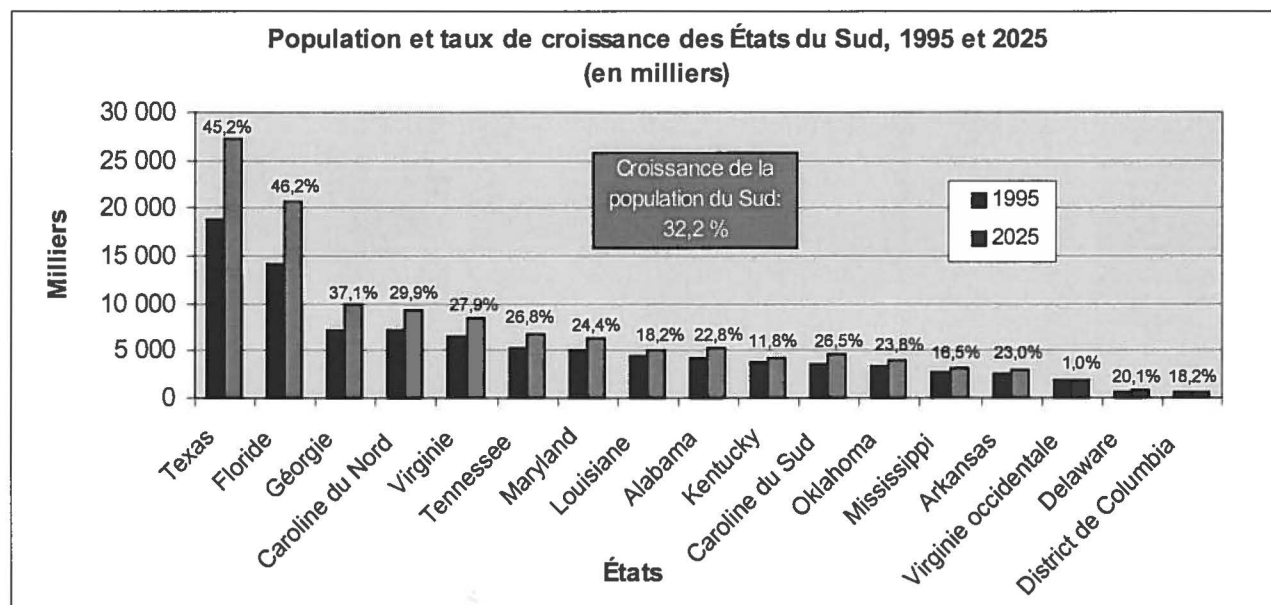
Le tableau 23 montre que la distribution de la population du Sud connaîtra de 1995 à 2025 un déplacement vers les groupes d'âge supérieurs dans des proportions semblables à celles de l'ensemble des États-Unis.

Tableau 23 Population par groupes d'âge, Sud des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025

	Population totale (millions)		Moins de 20 ans (%)		De 20 à 64 ans (%)		65 ans et plus (%)	
	1995	2025	1995	2025	1995	2025	1995	2025
Sud	91,8	121,4	28,8	25,3	58,5	54,7	12,7	20,0
États-Unis	262,7	335,0	28,8	26,8	58,4	54,7	12,8	18,5

Source : Bureau of the Census, United States.

Graphique 19



Source : Bureau of the Census, United States.



5.2 L'activité économique

Comme principale caractéristique du Sud des États-Unis, on relève le fait que le revenu personnel disponible se situe sous la moyenne nationale pour treize États sur les dix-sept qui forment cette région (voir tableau 24). Seuls les États du Delaware (cinquième rang) et du Maryland (sixième rang) se démarquent nettement des autres. Quant au District de Columbia, le revenu personnel disponible y est très élevé, soit plus de 34 000 \$ US par année, alors que la moyenne du pays atteint 24 400 \$ US.

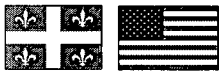
Le secteur des emplois manufacturiers constitue une source de travail importante pour plusieurs États du Sud. Dans quelques-uns d'entre eux (la Caroline du Nord, l'Arkansas et le Mississippi), un emploi sur quatre appartient au secteur manufacturier. Pour certains États, les activités manufacturières et commerciales regroupées représentent un emploi sur deux (c'est le cas de l'Arkansas, de la Caroline du Nord et de la Caroline du Sud). Le secteur du transport et des services publics est fortement représenté en Géorgie en raison de la présence de l'aéroport d'Atlanta qui rassemble 6,3 % de la main-d'œuvre, alors que la moyenne nationale se situe à 5,3 %.



Tableau 24 Indicateurs économiques, Sud des États-Unis

États	Population	Revenu personnel disponible en 1996, par habitant		Structure industrielle (% de l'emploi) selon les secteurs d'activité			
		(\$ US)	Rang aux États-Unis	Industrie manufacturière	Commerce	Gouvernement	Transport et services publics
Alabama	4 319 154	20 131	39	21,7	22,7	19,0	4,9
Arkansas	2 522 819	18 959	47	24,2	22,7	16,6	6,0
Caroline du Nord	7 425 183	22 205	32	24,9	23,1	15,9	5,2
Caroline du Sud	3 760 181	19 977	40	22,9	23,3	17,9	4,3
Delaware	731 581	27 724	5	16,9	22,6	13,7	4,3
District de Columbia	528 964	34 129	---	---	---	---	---
Floride	14 653 945	24 226	14	8,0	25,8	15,4	5,1
Géorgie	7 486 242	22 977	26	17,2	25,3	16,8	6,3
Kentucky	3 908 124	19 797	42	19,1	24,1	17,4	5,6
Louisiane	4 351 769	19 664	43	10,6	23,5	20,1	6,1
Maryland	5 094 289	27 618	6	8,1	24,3	19,4	4,8
Mississippi	2 730 501	17 575	50	24,0	21,2	20,2	4,7
Oklahoma	3 317 091	19 544	45	12,9	23,7	20,5	5,6
Tennessee	5 368 198	21 949	33	21,7	23,5	15,0	5,5
Texas	19 439 337	22 282	31	12,8	24,3	18,1	5,9
Virginie	6 733 996	25 212	14	13,1	22,8	19,5	5,1
Virginie occidentale	1 815 787	18 160	49	12,0	23,1	19,9	5,9
Total régional	94 187 161	---	---	---	---	---	---
États-Unis	267 636 061	24 426	---	15,8	23,3	16,5	5,3

Source : Précis : State edition, regional forecast associates, 1996.
Bureau of Economic Analysis.



5.3 Les liens commerciaux avec le Québec

En 1998, la région du Sud arrive au deuxième rang parmi les régions des États-Unis pour la valeur des exportations québécoises vers ce pays, avec 25,2 % du total des exportations à cet égard. Pour ce qui est des importations, cette région se classe au troisième rang avec 26,4 % de la valeur des importations québécoises en provenance des États-Unis.

De 1995 à 1998, la valeur des exportations québécoises vers cette région a progressé de 34,1 % (voir tableau 25), soit le deuxième taux de croissance en importance parmi les quatre régions des États-Unis. Ce dynamisme des exportations se trouve particulièrement dans le cas des avions entiers avec leurs moteurs (280,3 %), de la catégorie « Autre matériel de transport (274,5 %) et des autres instruments de mesure, de médecine et d'optique (258,9 %). Parmi les dix principaux produits exportés par le Québec vers cette région, seuls l'aluminium et les alliages de même que le papier journal connaissent une diminution, soit respectivement de 28,3 et de 5,7 %. Dans ce classement, les avions entiers avec leurs moteurs occupent le premier rang en 1998, suivis de l'aluminium et des alliages ainsi que de la catégorie « Autre équipement et matériel de télécommunication ».

Tableau 25 Principaux produits exportés du Québec vers les États du Sud, 1995 et 1998

Principaux produits exportés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Avions entiers avec leurs moteurs	435,3	1 655,4	280,3
Aluminium et alliages	1 692,9	1 213,3	-28,3
Autre équipement et matériel de télécommunication	366,1	827,8	126,1
Bois d'œuvre résineux	478,8	745,1	55,6
Papier journal	742,1	699,6	-5,7
Autre matériel et outils	247,6	510,6	106,2
Moteurs d'avion et leurs pièces	435,2	445,5	2,4
Autres instruments de mesure, de médecine et d'optique	76,3	273,9	258,9
Autre matériel de transport	64,9	243,1	274,5
Ouvrages de base en métal	163,3	227,3	39,2
Total des dix principaux produits*	4 702,5	6 841,5	45,5
Total de tous les produits	8 850,6	11 868,0	34,1

* Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

Du côté des importations québécoises provenant du Sud des États-Unis, on mesure de 1995 à 1998 une augmentation de 31,4 % (voir tableau 26), ce qui situe cette région au deuxième rang parmi les quatre régions des États-Unis. Les produits en forte croissance comprennent notamment les camions, les tracteurs routiers et les châssis (109,7 %), les produits chimiques organiques (69,3 %) ainsi que les automobiles et les châssis (58,4 %). Une diminution de 21,2 % est toutefois observée dans le cas des pièces de véhicule automobile, sauf les moteurs. Parmi les dix principaux produits importés par le Québec en provenance de cette région, les automobiles et les châssis se classent au premier rang suivis des ordinateurs ainsi que des produits chimiques inorganiques.

Tableau 26 Principaux produits importés des États du Sud vers le Québec, 1995 et 1998

Principaux produits importés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Automobiles et châssis	538,3	852,6	58,4
Ordinateurs	405,5	537,2	32,5
Produits chimiques inorganiques	287,0	389,3	35,6
Camions, tracteurs routiers et châssis	172,0	360,7	109,7
Pièces de véhicule automobile, sauf les moteurs	345,2	272,0	-21,2
Produits chimiques organiques	151,9	257,1	69,3
Autre équipement et matériel de télécommunication	186,3	250,4	34,4
Pièces d'avion, sauf les moteurs	155,1	240,5	55,0
Médicaments et produits pharmaceutiques sous forme de dose	148,5	224,6	51,2
Matières plastiques non façonnées	160,3	223,1	39,2
Total des dix principaux produits*	2 550,0	3 607,4	41,5
Total de tous les produits	5 487,3	7 208,7	31,4

* Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

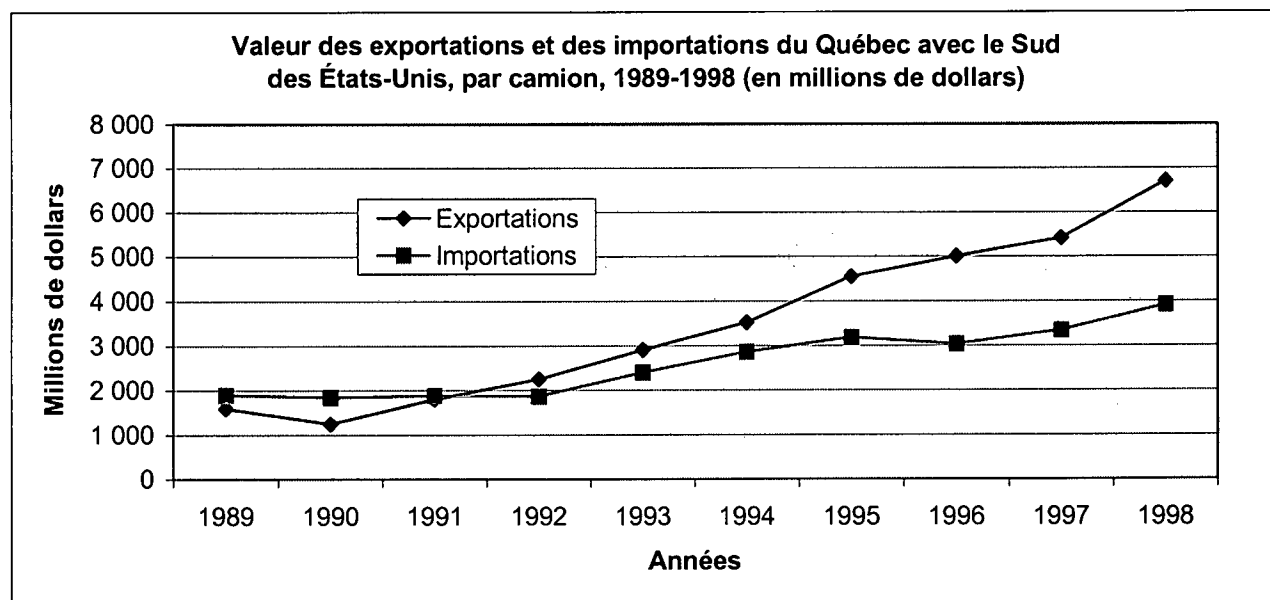
5.4 Le réseau routier

Il a été mentionné dans la section qui porte sur la région Centre des États-Unis que des marchandises d'une valeur globale estimée à 15,8 milliards de dollars ont transité en 1996 par l'Ontario pour finalement être livrées aux États-Unis. Une fraction de cette somme est probablement destinée à quelques États de la région du Sud. Ainsi, pour les États du Sud situés dans le prolongement des États du Centre, il est permis de croire que les postes frontaliers utilisés sont les mêmes que ceux qui sont indiqués dans la section 4.4. Ces postes frontaliers menant au Sud sont les suivants : l'autoroute 401 à la hauteur de Lansdowne près de Kingston, le Peace Bridge à Fort Érié près de Niagara, l'Ambassador Bridge à Windsor, le Blue Water Bridge à Sarnia ainsi que celui qui est situé à Sault-Sainte-Marie.

Pour les États localisés plus au sud-est, l'itinéraire routier privilégié par les transporteurs sur le territoire québécois peut être celui qui est emprunté pour se rendre dans la partie Nord-Est des États-Unis. Ainsi, l'autoroute 15 constitue l'axe principal, tandis que l'autoroute 55 de même que la route 133 représentent également des liens routiers parfois empruntés par les transporteurs.

Le camion se classe bon premier parmi les différents modes de transport pour la valeur des exportations québécoises à destination des États du Sud des États-Unis. En croissance depuis 1989, la valeur de celles-ci est passée de 1,6 à 6,7 milliards de dollars en 1998, pour une hausse de 321,1 % (voir graphique 20). Quant à la valeur des importations par camion, elle a augmenté de 1,9 milliard à 3,9 milliards de dollars de 1989 à 1998, pour un gain de 106,4 %. Depuis 1992, la valeur des exportations par ce mode dépasse celle des importations. L'écart se situe à 2,8 milliards de dollars en 1998.

Graphique 20



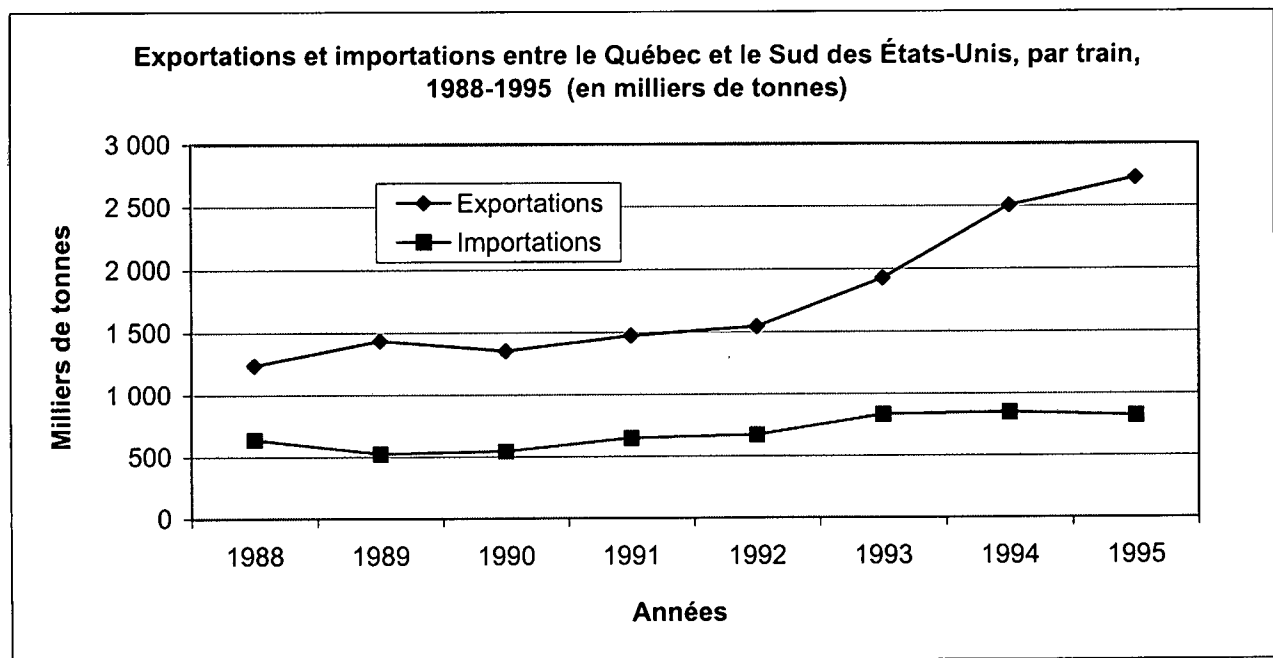
Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

5.5 Le réseau ferroviaire

En 1995, le réseau ferroviaire a servi principalement aux exportations de bois de construction (784 000 tonnes), de ciment portland ordinaire (473 000 tonnes) et de papier journal (409 000 tonnes). Au total, compte tenu des autres produits exportés, le volume de marchandises atteint 2,7 millions de tonnes en 1995, en hausse de 8,6 % par rapport à 1994 (voir graphique 21).

Les importations par train du Québec en provenance des différents États du Sud sont composées de déchets de papiers (60 000 tonnes), de divers sels (41 000 tonnes) et de pièces d'automobile (10 500 tonnes). En tout, 821 000 tonnes de marchandises ont été importées en 1995, ce qui constitue une baisse de 3,4 % comparativement à 1994.

Graphique 21

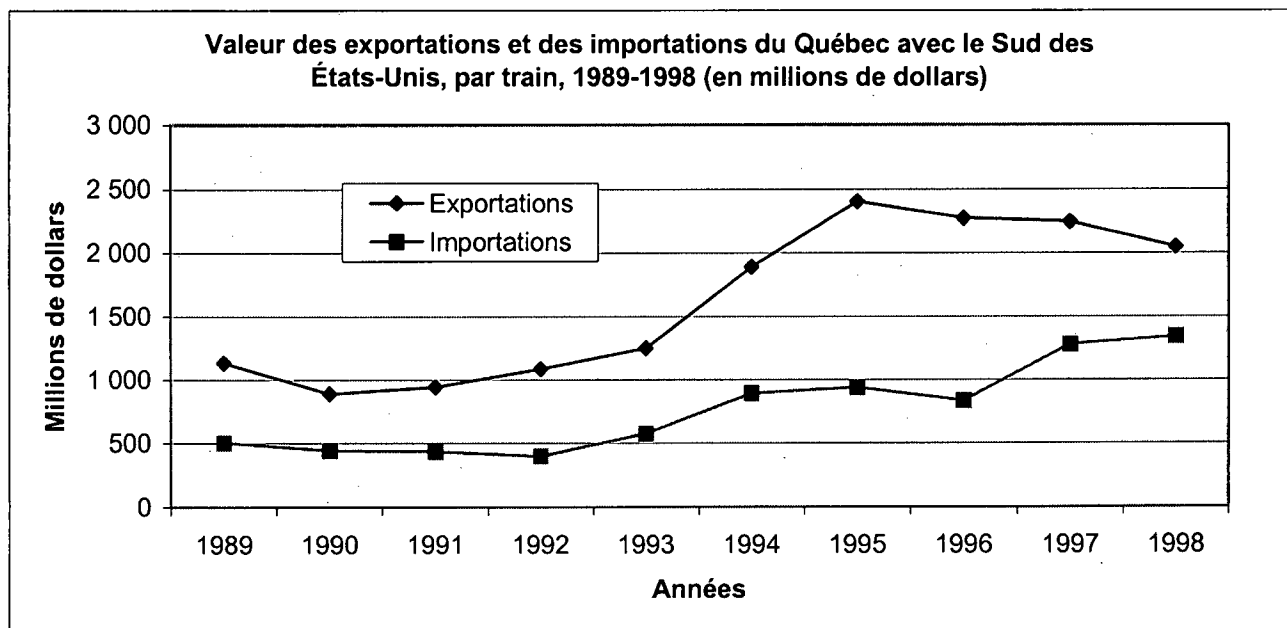


Source : Statistique Canada, catalogue n° 52-216.

Par ailleurs, la valeur des exportations par train se chiffre à 2,0 milliards de dollars en 1998, en hausse de 81,0 % depuis 1989 mais en baisse de 14,7 % par rapport à 1995 (voir graphique 22).

De son côté, la valeur des importations a connu une hausse de 166,4 % depuis 1989. Toutefois, elle demeure inférieure en 1998 à la valeur des exportations avec un écart de 708,9 millions de dollars.

Graphique 22



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

5.6 Le réseau aéroportuaire

Dans cette partie des États-Unis constituée de dix-sept États, six aéroports ont un achalandage qui dépasse 10 millions de passagers embarqués. Le plus achalandé de tous est celui d'Atlanta qui a accueilli 33,2 millions de passagers en 1997. Il s'agit également de l'aéroport le plus achalandé dans l'ensemble des États-Unis. Les aéroports de Dallas (près de 28,2 millions de passagers), de Miami (16,6 millions), de Houston (Georges Bush Intercontinental, 13,2 millions), d'Orlando (13,0 millions) et de Charlotte (11,3 millions) se classent aussi parmi les plus fréquentés.



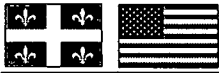
Par ailleurs, les principales paires origine-destination de Montréal apparaissent au tableau 27. Il s'agit de Montréal-Miami avec 132 680 entrants et sortants, suivie de Montréal-Washington-Baltimore (81 100) et de Montréal-Fort Lauderdale (70 120). Notons toutefois que ces données excluent les vols nolisés qui sont nombreux vers la Floride; à titre d'illustration, soulignons que près de 240 000 passagers ont été recensés sur des vols nolisés en 1995 entre Montréal et la Floride.

La liaison Québec-Miami (4 500 entrants et sortants) ainsi que celles de Québec-Washington-Baltimore (2 750) et Québec-Tampa-Saint Petersburg (2 370) sont les plus importantes pour le marché de Québec en 1995. Comme il a été mentionné pour le marché montréalais, les vols nolisés constituent une large part du trafic entre Québec et la Floride. À ce propos, en 1995, plus de 50 000 passagers se sont déplacés entre ces deux points.

Tableau 27 Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et le Sud des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995

Aéroports		1993 (N)	1994 (N)	1995 (N)
Montréal				
	Miami	147 010	131 120	132 680
	Washington-Baltimore	60 090	52 840	81 100
	Fort Lauderdale	53 690	45 700	70 120
	Atlanta	40 120	39 700	63 910
	Tampa-Saint Petersburg	62 810	56 870	57 580
	Orlando	45 310	39 470	47 830
	Dallas-Fort Worth	30 480	35 740	42 920
	Total États-Unis	1 706 600	1 659 430	1 881 980
Québec				
	Miami	4 380	3 740	4 500
	Washington-Baltimore	3 600	2 680	2 750
	Tampa-Saint Petersburg	2 530	2 280	2 370
	Atlanta	1 140	1 160	1 460
	Orlando	1 000	830	1 450
	Total États-Unis	72 580	61 070	67 730

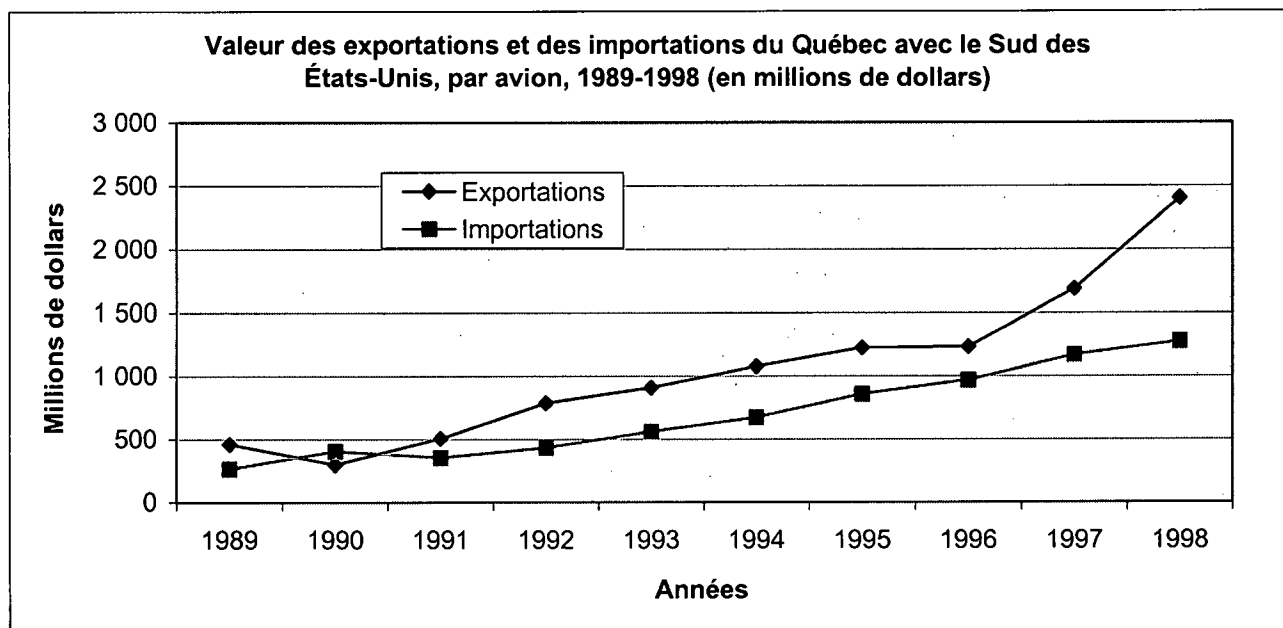
Source : Statistique Canada, catalogue n° 51-205.



Pour la région du Sud, le transport aérien se classe en 1998 au deuxième rang parmi les modes de transport pour la valeur des exportations avec un total de 2,4 milliards de dollars. Il s'agit d'une hausse de 424,5 % par rapport à la valeur enregistrée en 1989. Par ailleurs, parmi les quatre régions des États-Unis, celle du Sud se situe au premier rang pour la valeur des exportations par avion, soit plus que pour les trois autres régions réunies.

Le même dynamisme se manifeste du côté des importations puisque leur valeur a augmenté de 385,1 % durant la période 1989-1998 (voir graphique 23). Néanmoins, pour l'année 1998, la valeur des importations par ce mode ne constitue qu'un peu plus de la moitié de la valeur des exportations.

Graphique 23



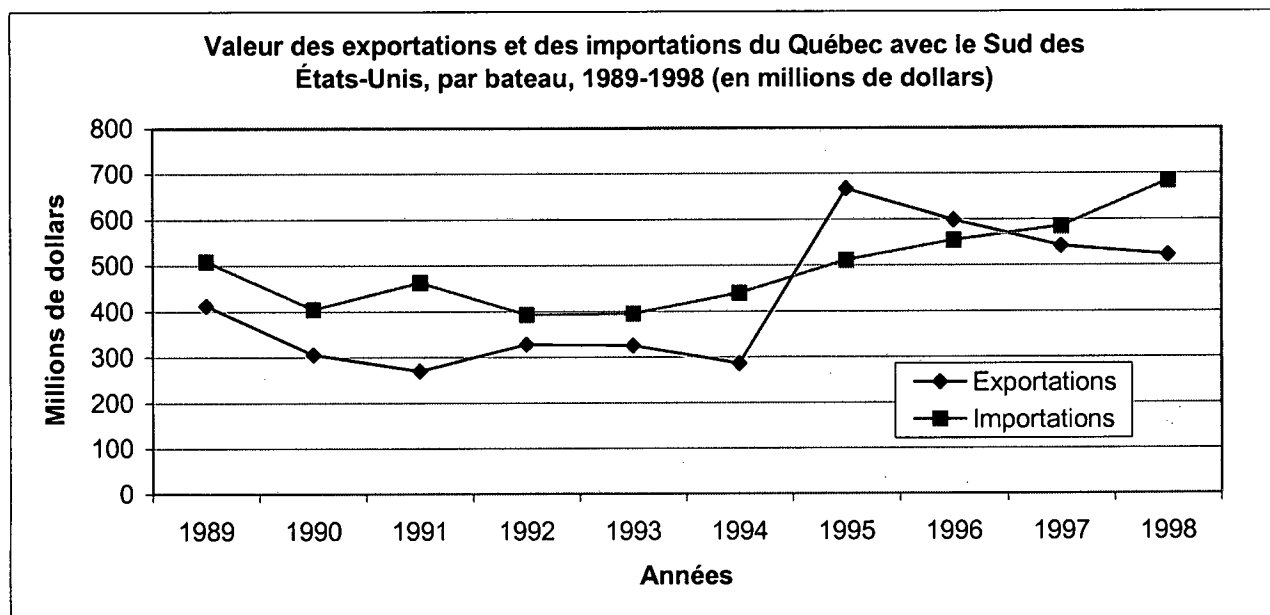
Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

5.7 Le réseau maritime

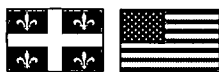
Les échanges commerciaux par bateau entre le Québec et le Sud des États-Unis, région accessible par le golfe du Mexique et l'Atlantique, atteignent les valeurs les plus élevées des quatre régions traitées ici. Par ailleurs, le Mississippi constitue une porte de sortie pour les marchandises provenant du Centre et du Sud des États-Unis et représente, jusqu'à un certain point, un axe concurrentiel par rapport à celui des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

En 1998, le niveau des exportations du Québec par bateau s'élevait à 522,0 millions de dollars après avoir connu un sommet de 666,0 millions en 1995 (voir graphique 24). De 1989 à 1998, il y a tout de même une hausse de 26,5 % de la valeur des exportations. De leur côté, les importations affichent un sommet de 684,0 millions de dollars en 1998, en progression de près de 34,5 % par rapport à 1989. Le graphique 24 montre aussi que, de façon générale, les importations sont plus élevées que les exportations.

Graphique 24



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.



Témoignant de l'activité portuaire importante de cette région, sept des dix plus importants ports américains sur le chapitre du tonnage s'y retrouvent. Le tableau 28 dresse une liste des dix premiers ports du Sud des États-Unis selon le tonnage de marchandises manutentionnées en comparaison avec les principaux ports du Québec.

Tableau 28 Marchandises manutentionnées dans certains ports du Sud des États-Unis et certains ports du Québec, 1996

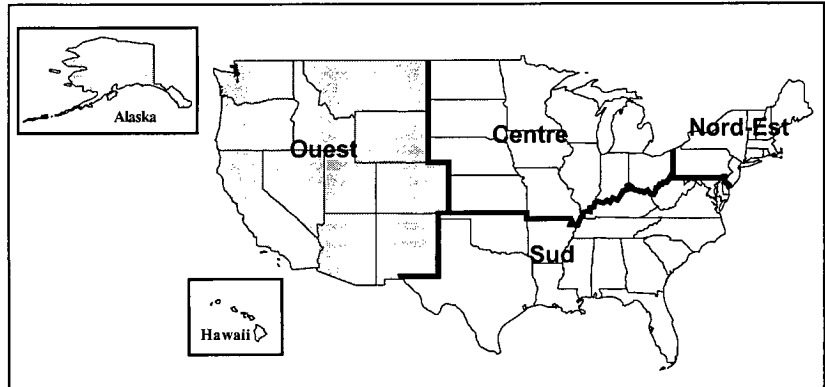
Ports	Tonnage (millions)	Part du tonnage international (%)
États-Unis		
South Louisiana	171,2	44,1
Houston	134,4	58,8
New Orleans	75,9	56,0
Baton Rouge	73,5	44,2
Corpus Cristi	73,0	70,4
Plaquemines	60,7	30,9
Texas City	51,2	62,7
Mobile	46,2	50,1
Tampa	44,7	34,2
Norfolk Harbor	44,7	78,9
Québec		
Sept-Îles	22,6	81,3
Port-Cartier	21,7	76,4
Montréal	19,2	72,6
Québec	17,0	98,3

Sources : Department of Transportation, USA, Office of Statistical and Economic Analysis.
Statistique Canada : *Le Quotidien*, 4 juin 1997.

6. LA RÉGION DE L'OUEST

6.1 La démographie

Des quatre régions américaines délimitées dans l'introduction du présent rapport, celle de l'Ouest est la troisième en importance pour sa population. Constitué de treize États dont le plus peuplé est la Californie (31,6 millions d'habitants, soit plus que la

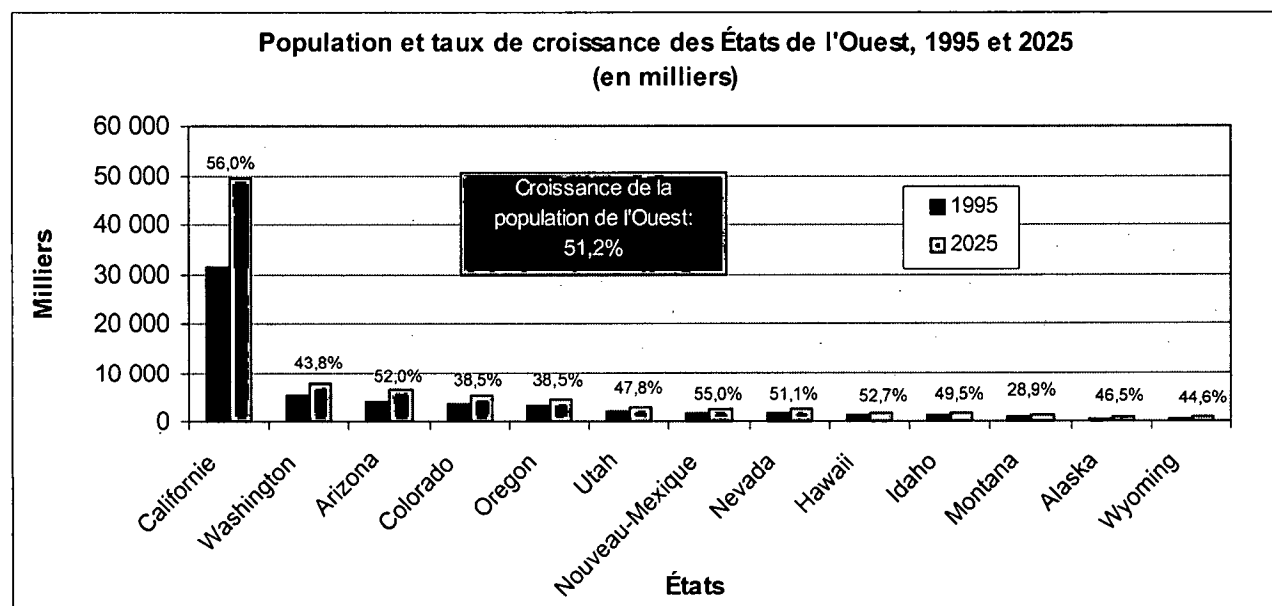


population du Canada), l'Ouest compte 57,6 millions de résidents. L'État de la Californie domine de très loin les autres États de cette région par la taille de sa population, en comparaison de l'État de Washington qui vient au deuxième rang à cet égard et où demeurent 5,4 millions d'habitants, soit six fois moins qu'en Californie (voir graphique 25).

En l'an 2025, la population de la Californie approchera 50 millions d'habitants si les prévisions démographiques se confirment. Cet État conservera son titre de « plus peuplé des États-Unis » et il regroupera la moitié de la population totale de la région de l'Ouest. Cette dernière comptera alors plus de 87 millions de personnes, soit le quart de la population américaine en 2025 (voir tableau 29).

Au regard de la distribution de la population par groupes d'âge, la région de l'Ouest comporte la population la plus jeune des États-Unis en 1995, et il en sera de même en 2025. Le groupe d'âge des moins de 20 ans, qui compte pour 30,4 % de la population en 1995, fléchira légèrement à 29,9 % en 2025. Les moyennes nationales sont de 28,8 % et de 26,8 % pour ces deux années.

Graphique 25



Source : Bureau of the Census, United States.

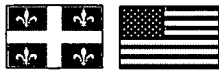
Tableau 29 Population par groupes d'âge, Ouest des États-Unis et États-Unis, 1995 et 2025

	Population totale (millions)		Moins de 20 ans (%)		De 20 à 64 ans (%)		65 ans et plus (%)	
	1995	2025	1995	2025	1995	2025	1995	2025
Ouest	57,6	87,1	30,4	29,9	58,3	54,0	11,3	16,1
États-Unis	262,7	335,0	28,8	26,8	58,4	54,7	12,8	18,5

Source : Bureau of the Census, United States.

6.2 L'activité économique

L'activité économique présente dans l'État du Nevada lui permet de dégager le revenu personnel disponible le plus élevé de la région de l'Ouest avec un niveau de 26 011 \$ US par personne par année (voir tableau 30). D'autres États se distinguent aussi par un revenu personnel disponible élevé, soit le Colorado (25 704 \$ US), Hawaii (25 404 \$ US) et la Californie (25 346 \$ US).



Du côté de la structure industrielle, les emplois gouvernementaux occupent une part plus importante de travailleurs que la moyenne nationale dans plusieurs États de la région (onze États sur treize). À l'inverse, le pourcentage de travailleurs dans des emplois manufacturiers se classe sous la moyenne du pays dans douze États sur treize. Seul l'Oregon dépasse la moyenne avec un pourcentage de 16,1 contre 15,8 pour l'ensemble du pays.

Le tableau 30 présente ces différentes statistiques pour les treize États de l'Ouest.

Tableau 30 Indicateurs économiques, Ouest des États-Unis

États	Population	Revenu personnel disponible en 1996, par habitant		Structure industrielle (% de l'emploi) secteurs d'activités			
		\$	Rang aux États-Unis	Industrie manufacturière	Commerce	Gouvernement	Transport et services publics
Alaska	609 311	24 398	19	6,6	20,6	27,8	8,8
Arizona	4 554 966	21 363	35	10,8	25,2	16,7	4,8
Californie	32 268 301	25 346	13	14,4	23,5	16,9	5,1
Colorado	3 892 644	25 704	10	10,4	24,9	16,5	6,4
Hawaii	1 186 602	25 404	12	3,2	25,4	20,8	7,6
Idaho	1 210 232	19 837	41	14,9	25,4	20,1	4,8
Montana	878 810	19 214	46	6,6	27,5	21,9	5,9
Nevada	1 676 809	26 011	9	4,6	19,9	12,2	5,1
Nouveau-Mexique	1 729 751	18 803	48	6,6	23,8	24,0	4,5
Oregon	3 243 487	23 074	24	16,1	25,3	16,9	5,0
Utah	2 059 148	19 595	44	13,6	24,2	18,0	5,7
Washington	5 610 362	25 187	15	14,1	24,8	18,9	5,1
Wyoming	479 743	21 544	34	4,4	23,6	26,4	6,2
Total régional	59 400 166	---	---	---	---	---	---
États-Unis	267 636 061	24 426	---	15,8	23,3	16,5	5,3

Sources : Précis : State edition, regional forecast associates, 1996.
Bureau of Economic Analysis.



6.3 Les liens commerciaux avec le Québec

En 1998, la région de l'Ouest se trouve au dernier rang parmi les régions des États-Unis pour la valeur des exportations québécoises avec une part de 6,8 %. Du côté des importations, cette région se classe également au quatrième rang avec 11,4 % de la valeur des importations québécoises en provenance des États-Unis.

De 1995 à 1998, la valeur des exportations québécoises vers cette région a progressé de 39,4 % (voir tableau 31), soit le plus fort taux de croissance parmi les quatre régions des États-Unis. Des taux de croissance très élevés sont enregistrés parmi les produits suivants : les autres instruments de mesure, de médecine et d'optique (294,8 %), les autres demi-produits en bois (206,6 %) ainsi que les pièces d'avion, sauf les moteurs (205,4 %). Aucun des dix principaux produits exportés vers cette région n'a connu de baisse pour la période 1995-1998. Les transactions commerciales et spéciales occupent le premier rang des produits exportés, suivies des catégories « Autre équipement et matériel de télécommunication » ainsi que « Autre matériel et outils ».

Tableau 31 Principaux produits exportés du Québec vers les États de l'Ouest, 1995 et 1998

Principaux produits exportés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Transactions commerciales et spéciales*	534,1	652,7	22,2
Autre équipement et matériel de télécommunication	262,2	344,5	31,4
Autre matériel et outils	67,7	195,4	188,6
Avions entiers avec leurs moteurs	119,0	191,8	61,1
Pièces d'avion, sauf les moteurs	55,1	168,4	205,4
Papier journal	91,9	140,6	53,0
Autres demi-produits en bois	40,5	124,2	206,6
Autres instruments de mesure, de médecine et d'optique	28,2	111,4	294,8
Machines et matériel de bureau	71,9	108,5	50,8
Vêtements et accessoires vestimentaires	53,4	89,7	67,8
Total des dix principaux produits**	1 324,1	2 127,2	60,6
Total de tous les produits	2 724,1	3 798,4	39,4

* Cela comprend plusieurs types de transactions, dont les achats par la poste, les achats comptabilisés aux postes frontaliers, les achats dans les boutiques hors taxes.

** Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

Du côté des importations québécoises provenant de l'Ouest des États-Unis, de 1995 à 1998 une augmentation de 42,8 % apparaît (voir tableau 32), soit la plus forte hausse enregistrée parmi les quatre régions des États-Unis. Des taux de croissance très élevés sont observés pour les avions entiers avec leurs moteurs (304,5 %), les moteurs d'avion et leurs pièces (198,9 %) ainsi que les autres instruments de mesure et de laboratoire (177,7 %). Aucune diminution n'est notée parmi les dix principaux produits importés de cette région. En 1998, les ordinateurs occupent la tête du classement suivis des pièces d'avion, sauf les moteurs, ainsi que de la catégorie « Autre équipement et matériel de télécommunication ».

Tableau 32 Principaux produits importés des États de l'Ouest vers le Québec, 1995 et 1998

Principaux produits importés	Valeur en 1995 (millions \$)	Valeur en 1998 (millions \$)	Variation par rapport à 1995 (%)
Ordinateurs	555,3	691,1	24,4
Pièces d'avion, sauf les moteurs	131,5	228,1	73,4
Autre équipement et matériel de télécommunication	137,2	214,7	56,6
Camions, tracteurs routiers et châssis	81,3	164,6	102,5
Avions entiers avec leurs moteurs	35,2	142,2	304,5
Tubes électroniques et semi-conducteurs	92,8	130,9	41,1
Matériel téléphonique et télégraphique	68,9	125,6	82,4
Moteurs d'avion et leurs pièces	33,7	100,6	198,9
Autres instruments de mesure, de laboratoire, etc.	28,9	80,3	177,7
Transactions commerciales spéciales*	63,5	70,6	11,3
Total des dix principaux produits**	1 228,1	1 948,7	58,7
Total de tous les produits	2 256,2	3 221,4	42,8

* Cela comprend plusieurs types de transactions, dont les achats par la poste, les achats comptabilisés aux postes frontaliers et les achats dans les boutiques hors taxes.

** Ce calcul est effectué sur la base du classement de 1998.

Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

6.4 Le réseau routier

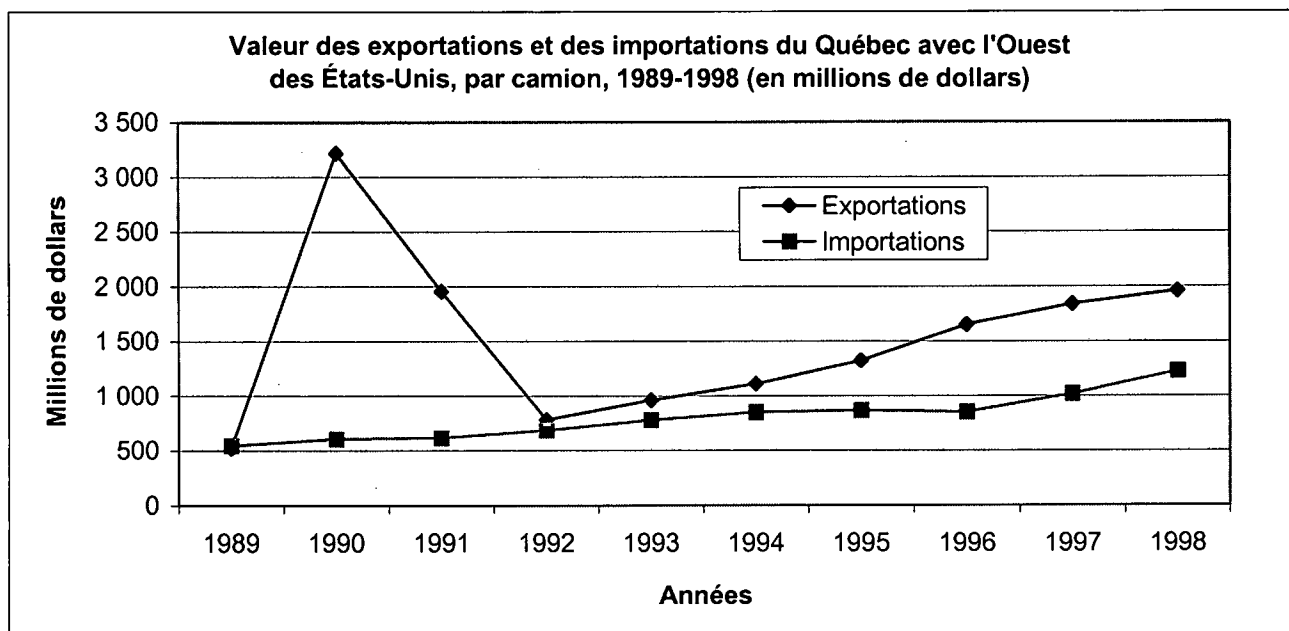
Les transporteurs québécois choisissent probablement le passage Québec-Ontario (autoroutes 20 et 401) pour ensuite emprunter un axe orienté en direction du sud-ouest les conduisant vers les États de la région de l'Ouest afin de rendre à destination les marchandises exportées.

Le graphique 26 montre l'évolution, depuis 1989, de la valeur des exportations et des importations par camion vers l'ouest des États-Unis. Même si la valeur des exportations a beaucoup fluctué à travers le temps, il y a tout de même un gain de 276,3 % pour la période 1989-1998. Il faut

remarquer que la région de l'Ouest se situe au dernier rang des quatre régions américaines pour les exportations par camion.

Du côté des importations, la valeur enregistrée en 1989 était légèrement supérieure à celle des exportations. Toutefois, en raison d'une croissance beaucoup moins rapide des importations de 1989 à 1998, soit de 125,7 %, la valeur atteinte par les importations en 1998 se situe à 730,8 millions de dollars sous la valeur des exportations.

Graphique 26



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

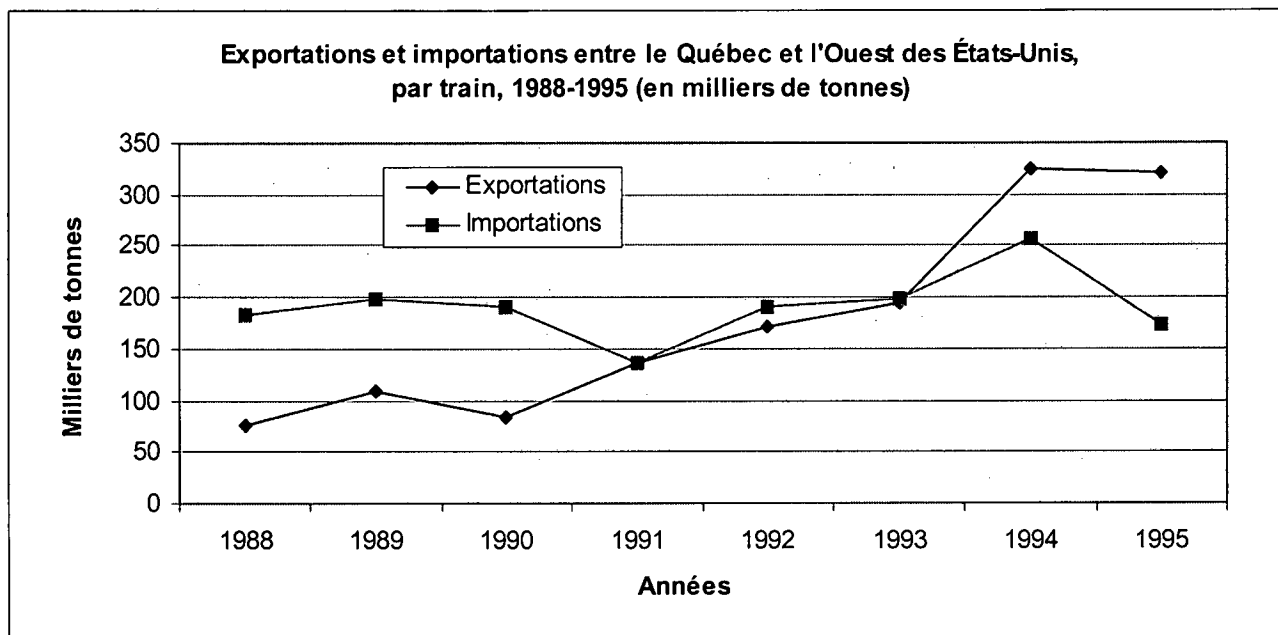
6,5 Le réseau ferroviaire

Du point de vue du tonnage, la principale marchandise exportée par train du Québec vers l'Ouest américain est le papier journal (91 000 tonnes en 1995). D'autres produits tels le bois de construction (21 000 tonnes) et les produits d'aluminium (5 000 tonnes) sont aussi expédiés par le chemin de fer. Des marchandises regroupées sous diverses appellations (chargements mixtes et autres produits) portent à 321 000 tonnes le total des livraisons avec ce partenaire. Il est donc

question d'un volume constant en 1994 et en 1995, puisque la valeur atteignait 324 000 tonnes en 1994 (voir graphique 27).

De leur côté, les importations de biens sont plutôt modestes avec un volume de 174 000 tonnes en 1995, où apparaît la première baisse du tonnage depuis 1991. Un sommet avait été atteint en 1994 avec 256 000 tonnes de marchandises provenant de cette partie des États-Unis. Les sels métalliques et les persels d'acides inorganiques constituent les principales importations avec un volume de 17 000 tonnes en 1995.

Graphique 27



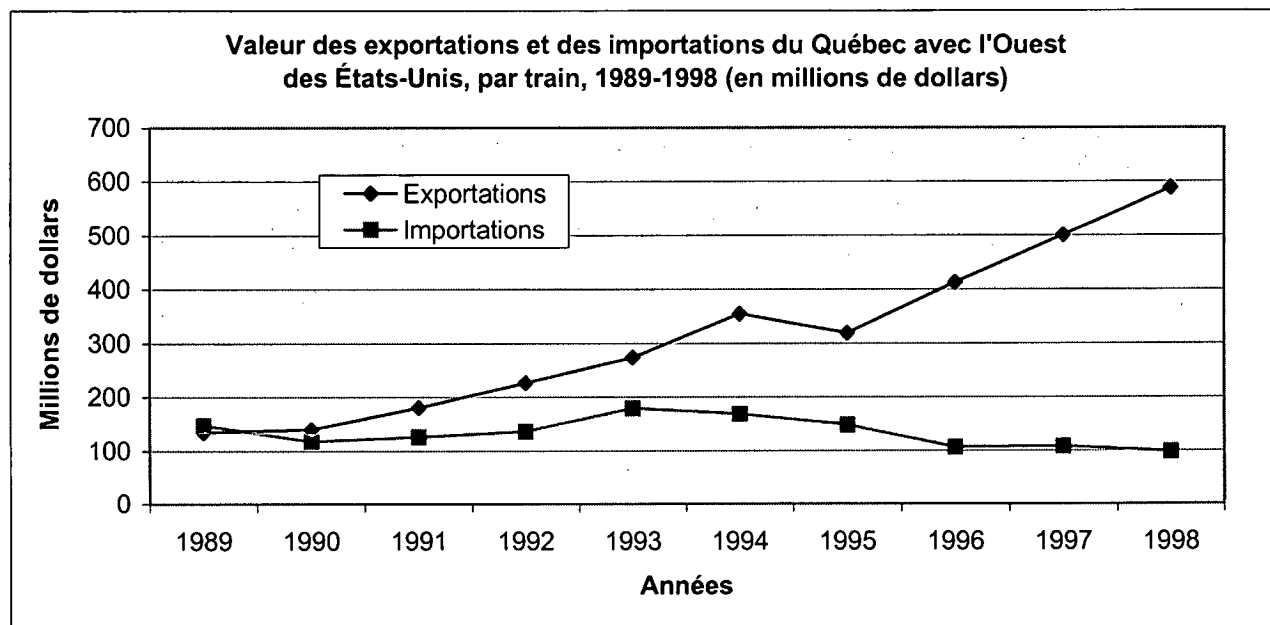
Source : Statistique Canada, catalogue n° 52-216.

Sur le chapitre de la valeur des exportations par train, le graphique 28 montre que depuis 1989 un mouvement haussier est observé, sauf en 1995, pour un gain total, de 1989 à 1998, de 338,3 %. La région de l'Ouest représente celle où la valeur des exportations par chemin de fer est la plus basse.

À l'inverse de celle des exportations, la valeur des importations épousé une tendance à la baisse, particulièrement depuis 1993. Concernant l'ensemble de la période à l'étude, soit de 1989 à 1998,

il y a une diminution de 33,7 % de la valeur des importations. Pour l'année 1998, la valeur des exportations par chemin de fer correspond à six fois celle des importations.

Graphique 28



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

6.6 Le réseau aéroportuaire

L'activité aéroportuaire est très forte dans cette partie des États-Unis, comme en témoignent les huit aéroports où le nombre de voyageurs embarqués dépasse 10 millions. Plusieurs vols vers l'Asie ont leur point d'origine dans les États de l'Ouest. L'aéroport de Los Angeles, le troisième aux États-Unis pour l'achalandage, a atteint 28,9 millions de passagers embarqués en 1997. Ceux de San Francisco (19,3 millions de passagers), de Denver (16,6 millions), de Phoenix (14,9 millions), de Las Vegas (14,6 millions), de Seattle (12,1 millions), d'Honolulu (11,6 millions) et de Salt Lake City (10,1 millions) figurent également parmi les plus achalandés de l'Ouest des États-Unis.



Selon le tableau 33, les principales paires origine-destination pour Montréal en 1995 sont : Montréal-Los Angeles avec 114 920 entrants et sortants, Montréal-San Francisco (67 450) et Montréal-Phoenix (18 940).

D'après les résultats concernant le marché de Québec, les paires origine-destination les plus importantes sont Québec-Los Angeles avec 3 550 entrants et sortants, Québec-San Francisco (2 200) et Québec-San Diego (640).

Tableau 33 Nombre de passagers entrant et sortant entre le Québec et l'Ouest des États-Unis, par paire origine-destination, 1993-1995

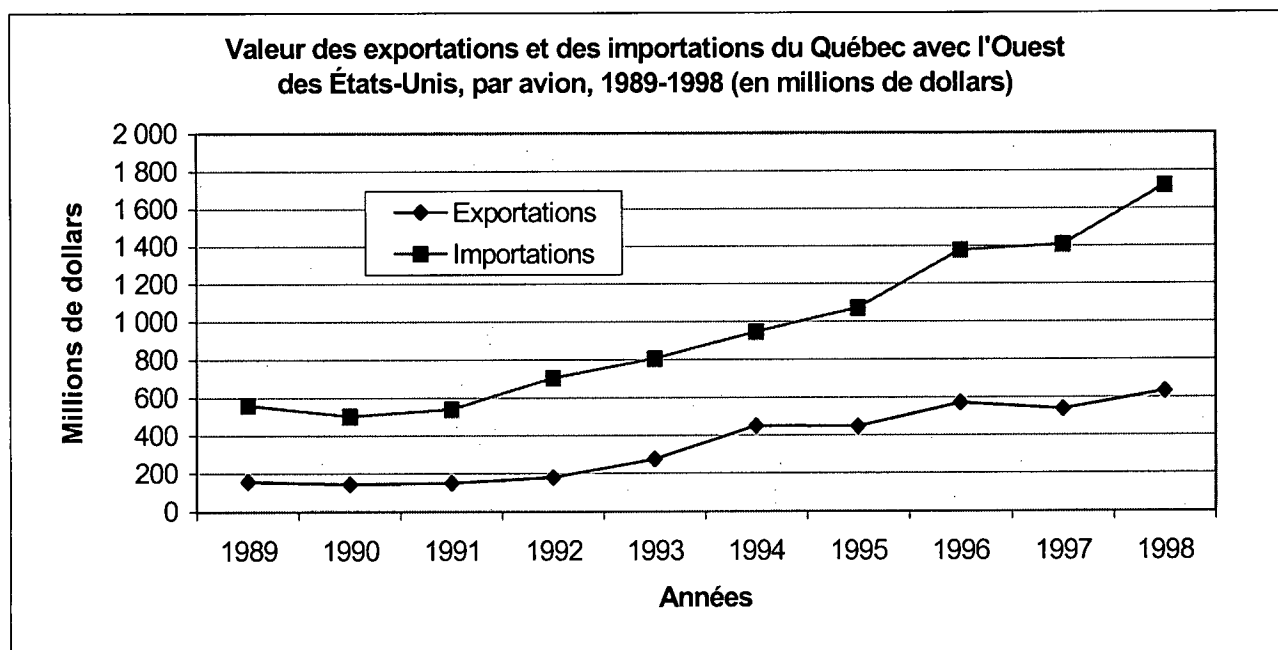
Aéroports		1993 (N)	1994 (N)	1995 (N)
Montréal				
	Los Angeles	106 850	105 570	114 920
	San Francisco	65 540	65 110	67 450
	Phoenix	17 630	20 300	18 940
	Las Vegas	15 240	16 820	17 940
	Denver	14 930	16 620	16 510
	Total États-Unis	1 706 600	1 659 430	1 881 980
Québec				
	Los Angeles	3 110	2 640	3 550
	San Francisco	2 450	2 090	2 200
	San Diego	310	450	640
	Denver	490	460	550
	Total États-Unis	72 580	61 070	67 730

Source : Statistique Canada, catalogue n° 51-205.

De 1989 à 1998, la valeur des exportations par avion vers la région de l'Ouest a augmenté de 299,8 %. Malgré cela et la distance qui sépare cette région et le Québec, la région de l'Ouest est celle pour laquelle la valeur des exportations du Québec par avion se révèle la plus faible pour l'année 1998.

Du côté des importations, il y a eu une augmentation de 207,0 % de leur valeur de 1989 à 1998. La région de l'Ouest représente celle à partir de laquelle le Québec connaît la plus grande valeur des importations par transport aérien. Par ailleurs, en 1998, la valeur des importations du Québec à partir de cette région correspond à 2,7 fois celle des exportations.

Graphique 29



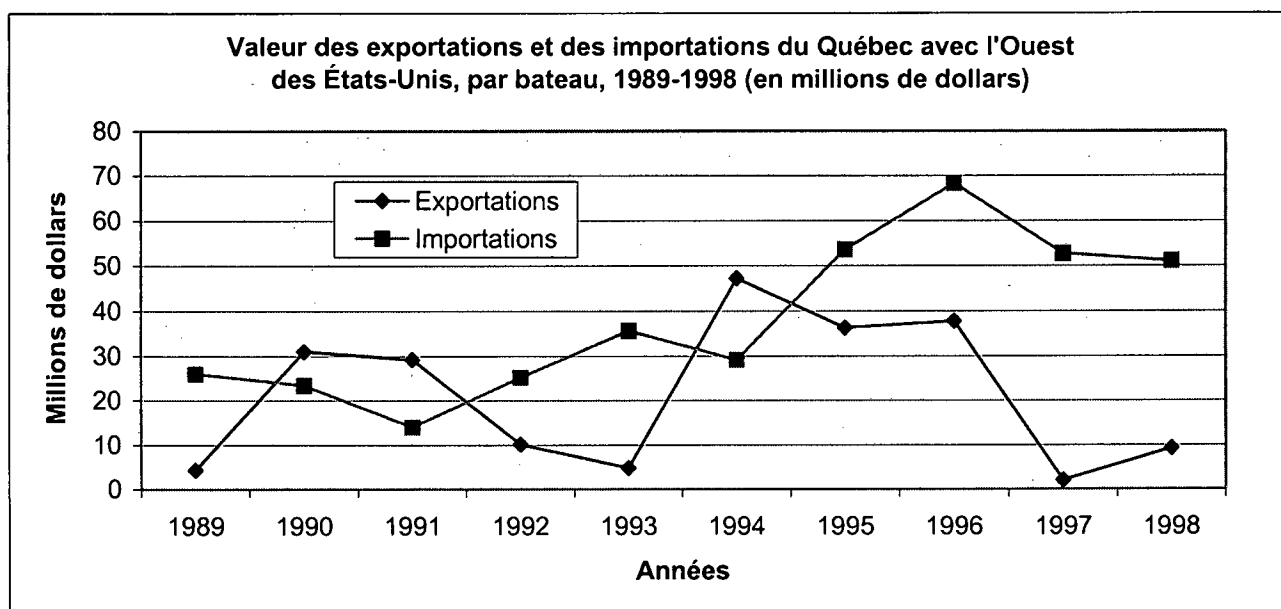
Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.

6.7 Le réseau maritime

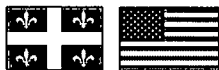
Les échanges de marchandises par bateau entre le Québec et l'Ouest des États-Unis atteignent de très faibles valeurs en raison du détour à effectuer par Panamá. Les exportations se sont chiffrées, en 1998, à seulement 9,0 millions de dollars et les importations, à 51,0 millions (voir graphique 30). Alors que pour les exportations d'importantes fluctuations apparaissent d'une année à l'autre et sans tendance précise, du côté des importations se dessine une certaine tendance à la hausse.

De façon globale, la valeur des importations s'est accrue de 96,9 %, pendant la période 1989-1998. Pour l'année 1998, la valeur des importations atteint plus de cinq fois celle des exportations.

Graphique 30



Source : Compilations effectuées à partir des données fournies par la Direction des comptes et des études économiques de l'Institut de la statistique du Québec.



Le tableau 34 montre les activités des cinq plus importants ports de la région de l'Ouest et présente des données comparables pour les principaux ports du Québec. Le plus important, le port de Valdez en Alaska, sert essentiellement à la manutention de produits pétroliers provenant de cet État. Quant aux autres ports, ils sont caractérisés par un fort pourcentage de produits manutentionnés destinés à l'étranger, principalement à l'Asie.

Tableau 34 Marchandises manutentionnées dans certains ports de l'Ouest des États-Unis et certains ports du Québec, 1996

Ports	Tonnage (millions)	Part du tonnage international (%)
États-Unis		
Valdez	69,9	2,8
Long Beach	53,0	61,7
Los Angeles	41,5	60,8
Portland	27,0	55,7
Seattle	21,4	72,3
Québec		
Sept-Îles	22,6	81,3
Port-Cartier	21,7	76,4
Montréal	19,2	72,6
Québec	17,0	78,3

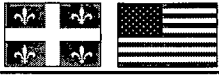
Sources : Department of Transportation, USA, Office of Statistical and Economic Analysis.
Statistique Canada : *Le Quotidien*, 4 juin 1997.

7. CONCLUSION

Les 50 dernières années se distinguent autant par la rapidité à laquelle se sont accomplis les progrès dans le domaine des sciences et de la technologie que par la vitesse à laquelle est intervenue, dans la grande majorité des pays, la levée de la plupart des entraves au commerce international.

L'économie québécoise a pleinement participé à ces changements. Le secteur primaire et le secteur manufacturier ont vu leur importance relative décroître au profit du secteur tertiaire tant pour l'emploi que pour le PIB. La production manufacturière tend désormais à se réorienter vers la haute technologie, tandis que la production à faible technologie a vu son importance décroître; les secteurs du textile, du vêtement et de la chaussure ont été ainsi particulièrement éprouvés. Parallèlement, les exportations traditionnelles de ressources naturelles ont également perdu de leur importance relative au profit des biens manufacturés de haute technologie (matériel de télécommunication, avions et pièces d'avion, tubes électroniques et semi-conducteurs, produits pharmaceutiques, etc.). Enfin, l'apport du commerce extérieur (interprovincial et international) à l'économie québécoise a atteint un niveau inégalé : un emploi sur quatre au Québec en dépend maintenant directement ou indirectement.

Stimulé par les accords de l'ALE et de l'ALENA de même que par la faiblesse de la devise canadienne par rapport au dollar américain, le commerce international du Québec a connu récemment une forte concentration géographique : les États-Unis comptent, à eux seuls, pour 83,6 % des exportations internationales du Québec pour l'année 1998. À l'intérieur même du territoire des États-Unis, il existe aussi une pareille concentration géographique des exportations québécoises puisque la région du Nord-Est reçoit à elle seule plus de 44,4 % de la valeur totale de ce que le Québec exporte vers les États-Unis.



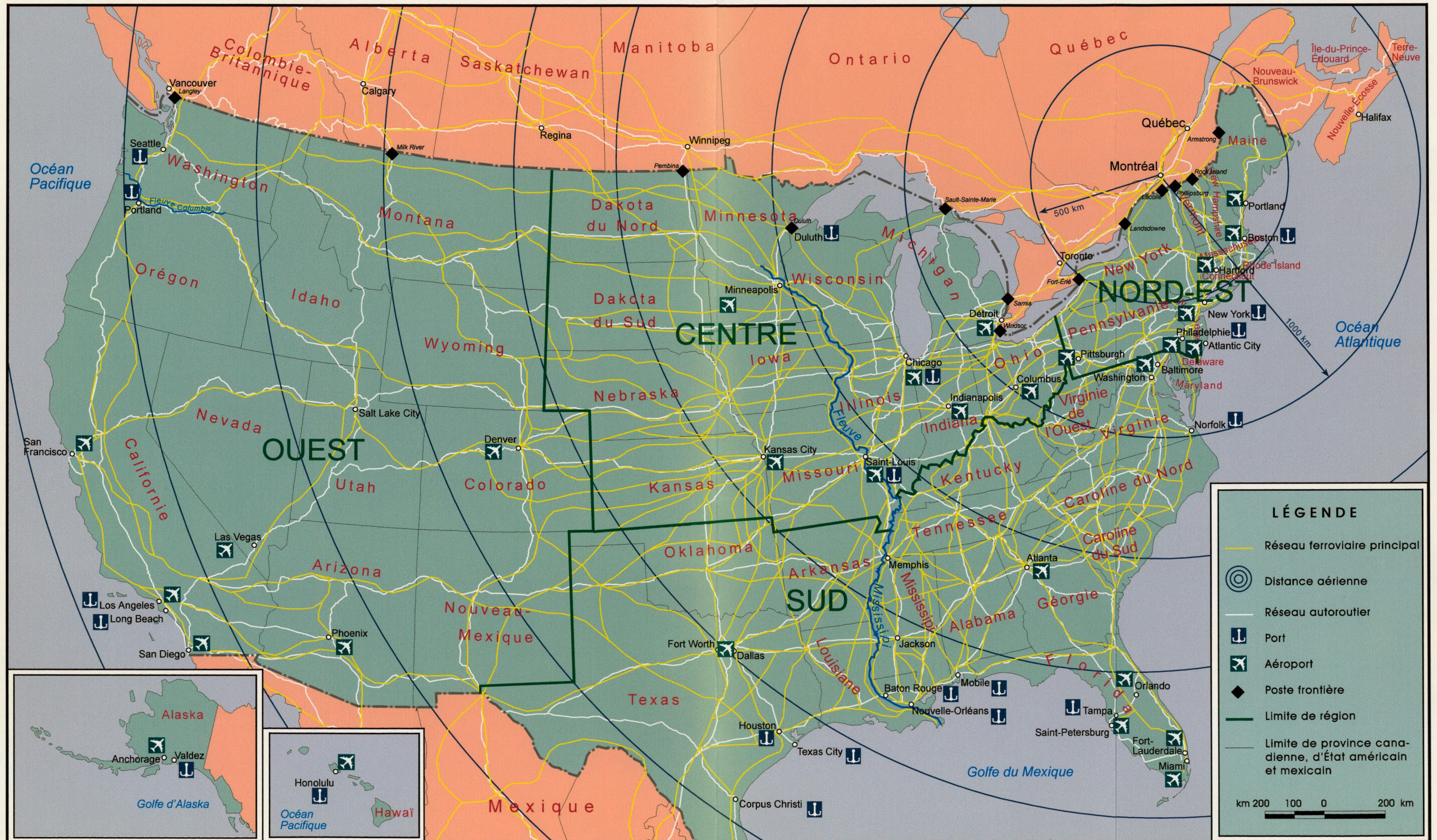
Une telle concentration géographique des exportations comporte toutefois des risques, car elle peut créer un fort lien de dépendance entre les entreprises québécoises et leurs clients américains; par ailleurs, les soubresauts de l'économie américaine risquent de perturber sérieusement l'économie québécoise. Malgré ce handicap, le Québec a su tirer avantage de l'ensemble du contexte au cours des dernières années, en raison du dynamisme de l'économie américaine et, surtout, parce que les États-Unis demeurent au premier rang parmi les grands pays industrialisés en ce qui a trait au PIB par habitant. De plus, les quatre États américains qui connaissent le plus haut niveau de revenu personnel disponible par habitant se situent dans la région des États-Unis la plus près du Québec, soit le Nord-Est.

En raison, donc, de tous ces éléments à la fois structurels et conjoncturels, il est permis de croire qu'il sera encore possible, pour le Québec, au cours des 20 ou 30 prochaines années, de profiter pleinement du dynamisme économique des États-Unis, dans la mesure où les entreprises québécoises sauront mettre en oeuvre une stratégie rigoureuse d'exportation adaptée aux besoins des régions américaines.



Infrastructures de transport aux États-Unis

Échanges commerciaux





Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

QTR A 131 965