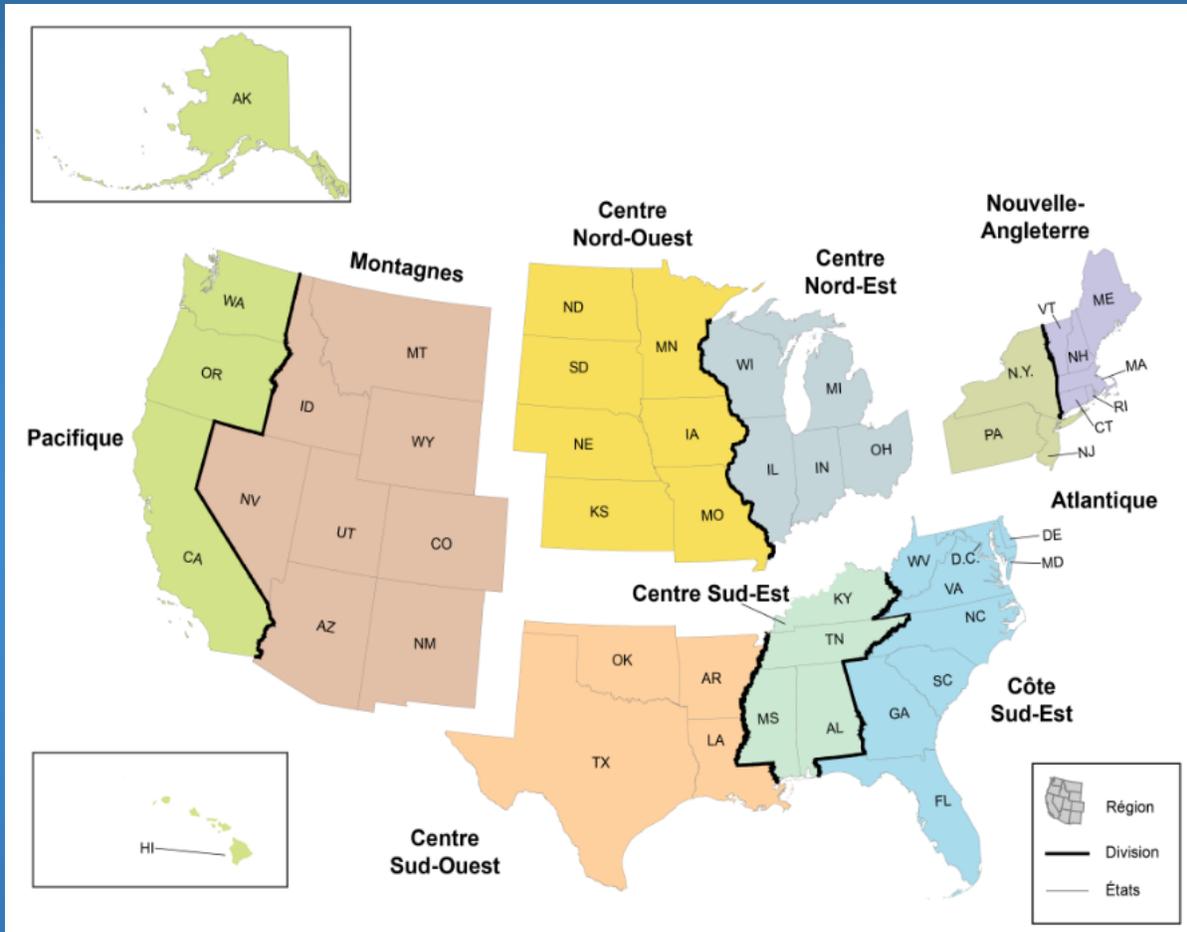


LE COMMERCE BILATÉRAL DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE : DU CREUX DE 2009 À 2015



Service de l'économie, de la prospective et des stratégies
Direction de la planification
Direction générale de l'électrification des transports, de la sécurité et de la mobilité des personnes et des marchandises
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

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

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

Recherche et rédaction :	Saïd Allaf, économiste
Cartographie :	Martin Tremblay, géographe
Supervision :	Claude Sirois
Mise en page :	France Bédard

Image en page couverture : U.S. Census Bureau, adaptation.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2017
ISBN 978-2-550-78117-2 (PDF)
Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2017

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

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	1
FAITS SAILLANTS	2
1. LES ÉCHANGES BILATÉRAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE	6
1.1 HISTORIQUE DES ÉCHANGES AVEC LES ÉTATS-UNIS	6
1.2 HISTORIQUE DES ÉCHANGES AVEC LE MEXIQUE	7
1.3 PLACE DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL DU QUÉBEC	8
1.4 LES BALANCES COMMERCIALES	9
1.4.1 La balance commerciale avec les États-Unis	9
1.4.2 La balance commerciale avec le Mexique	10
1.5 LES ÉCHANGES AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT	11
1.6 LES PRINCIPAUX PRODUITS ÉCHANGÉS	12
1.6.1 Avec les États-Unis	12
1.6.2 Avec le Mexique	13
1.7 LES ÉCHANGES PAR DIVISIONS	14
1.8 LES ÉCHANGES PAR ÉTATS	16
2. LES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE	17
2.1 HISTORIQUE DES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES VERS LES ÉTATS-UNIS	17
2.2 HISTORIQUE DES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES VERS LE MEXIQUE	18
2.3 LES EXPORTATIONS VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT	18
2.4 LES PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS EN 2015	19
2.4.1 Vers le Mexique et variation par rapport à 2009	19
2.4.2 Vers les États-Unis et variation par rapport à 2009	20
2.4.2.1 Les principales destinations des principaux produits exportés en 2015	25
2.5 LES EXPORTATIONS PAR DIVISIONS	26
2.5.1 Les exportations par divisions en 2015 et variation par rapport à 2009	26
2.5.2 Les exportations par divisions et par modes de transport	27
2.6 LES EXPORTATIONS PAR ÉTATS	30
2.6.1 Les principaux États en 2015 et variation par rapport à 2009	30
2.6.1.1 Les produits exportés vers les principaux États	32
2.6.1.2 Les exportations par États et par modes de transport	34
3. LES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC À PARTIR DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE	35
3.1 HISTORIQUE DES IMPORTATIONS À PARTIR DES ÉTATS-UNIS	35
3.2 HISTORIQUE DES IMPORTATIONS À PARTIR DU MEXIQUE	36
3.3 LES IMPORTATIONS À PARTIR DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT	37
3.4 LES PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS EN 2015	38
3.4.1 À partir du Mexique et variation par rapport à 2009	38
3.4.2 À partir des États-Unis et variation par rapport à 2009	39
3.4.2.1 Les origines des principaux produits importés en 2015	41
3.5 LES IMPORTATIONS PAR DIVISIONS	43
3.5.1 Les importations par divisions en 2015 et variation par rapport à 2009	43
3.5.2 Les importations par divisions et par modes de transport	44
3.6 LES IMPORTATIONS PAR ÉTATS	48

3.6.1	Les principaux États d'origine en 2015 et variation par rapport à 2009.....	48
3.6.1.1	Les produits importés à partir des principaux États en 2015.....	49
3.6.1.2	Les importations par États et par modes de transport	52

LISTE DES TABLEAUX

TABLEAU 1	PLACE DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2015, (G\$).....	8
TABLEAU 2	LES ÉCHANGES AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT, 2015 (G\$).....	11
TABLEAU 3	LES PRINCIPAUX PRODUITS ÉCHANGÉS AVEC LES ÉTATS-UNIS, 2015 (G\$).....	12
TABLEAU 4	LES PRINCIPAUX PRODUITS ÉCHANGÉS AVEC LE MEXIQUE, 2015 (G\$).....	13
TABLEAU 5	LES ÉCHANGES PAR DIVISIONS, 2015 (G\$).....	15
TABLEAU 6	ÉCHANGES DE MARCHANDISES, PRINCIPAUX ÉTATS, 2015 (G\$).....	16
TABLEAU 7	LES EXPORTATIONS VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT, 2015 (G\$)	19
TABLEAU 8	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS VERS LE MEXIQUE EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009 (M\$).....	20
TABLEAU 9	PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS VERS LES ÉTATS-UNIS EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009 (M\$).....	21
TABLEAU 10	CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES ÉTATS-UNIS PAR SOURCES, 2015	24
TABLEAU 11	PRINCIPALES DESTINATIONS DES PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS EN 2015, (M\$)	25
TABLEAU 12	LES EXPORTATIONS PAR DIVISIONS EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009	27
TABLEAU 13	LES EXPORTATIONS PAR DIVISIONS ET PAR MODES DE TRANSPORT, 2015 (G\$)	28
TABLEAU 14	PRINCIPAUX ÉTATS DE DESTINATION DES EXPORTATIONS EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009 (G\$)	30
TABLEAU 15	LES PREMIERS PRODUITS EXPORTÉS VERS LES PRINCIPAUX ÉTATS, 2015 (G\$).....	33
TABLEAU 16	LES EXPORTATIONS PAR ÉTATS ET PAR MODES DE TRANSPORT, 2015 (M\$)	34
TABLEAU 17	LES IMPORTATIONS PAR MODES DE TRANSPORT, 2015 (G\$).....	37
TABLEAU 18	LES PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS À PARTIR DU MEXIQUE EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009 (M\$).....	38
TABLEAU 19	LES PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS À PARTIR DES ÉTATS-UNIS EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009 (M\$)	40
TABLEAU 20	PRINCIPALES DIVISIONS D'ORIGINE DES PRODUITS IMPORTÉS EN 2015 (M\$).....	42
TABLEAU 21	LES IMPORTATIONS PAR DIVISIONS EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009.....	44
TABLEAU 22	LES IMPORTATIONS PAR DIVISIONS ET PAR MODES DE TRANSPORT, 2015 (M\$)	45
TABLEAU 23	PRINCIPAUX ÉTATS D'ORIGINE DES IMPORTATIONS DU QUÉBEC EN 2015 ET VARIATION PAR RAPPORT À 2009 (G\$)	48
TABLEAU 24	PREMIERS PRODUITS IMPORTÉS DEPUIS LES PRINCIPAUX ÉTATS, 2015 (G\$)	51
TABLEAU 25	LES IMPORTATIONS PAR ÉTATS ET PAR MODES DE TRANSPORT, 2015 (M\$).....	52

LISTE DES GRAPHIQUES

GRAPHIQUE 1	HISTORIQUE DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS, 2000-2015 (G\$).....	6
GRAPHIQUE 2	HISTORIQUE DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LE MEXIQUE, 2000-2015 (G\$)	7
GRAPHIQUE 3	BALANCE COMMERCIALE DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS, 2000 À 2015 (G\$)	9
GRAPHIQUE 4	BALANCE COMMERCIALE DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LE MEXIQUE, 2000 À 2015 (G\$).....	10
GRAPHIQUE 5	EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC VERS LES ÉTATS-UNIS, 2000 À 2015 (G\$)	17
GRAPHIQUE 6	EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC VERS LE MEXIQUE, 2000 À 2015 (G\$)	18
GRAPHIQUE 7	EXPORTATIONS DE BOIS D'ŒUVRE VERS LES ÉTATS-UNIS, 2000 À 2015 (G\$)	23
GRAPHIQUE 8	MISES EN CHANTIER DE RÉSIDENCES PRIVÉES NEUVES AUX ÉTATS-UNIS, 2005-2015 (MILLIERS D'UNITÉS)	23
GRAPHIQUE 9	LES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES PAR DIVISIONS EN 2015 (PARTS EN %)	26
GRAPHIQUE 10	LES PLUS FORTES HAUSSES EN VALEUR DES EXPORTATIONS PAR ÉTATS, 2015 PAR RAPPORT À 2009 (G\$)	31
GRAPHIQUE 11	ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES À PARTIR DES ÉTATS-UNIS, 2000-2015 (G\$)	35
GRAPHIQUE 12	PART DES ÉTATS-UNIS DANS LES IMPORTATIONS INTERNATIONALES DE MARCHANDISES DU QUÉBEC, 2000-2015	36
GRAPHIQUE 13	ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES À PARTIR DU MEXIQUE, 2000-2015 (G\$)	36
GRAPHIQUE 14	IMPORTATIONS DE MARCHANDISES PAR DIVISIONS AMÉRICAINES, 2015 (PARTS EN %)	43

LISTE DES CARTES

CARTE 1	DÉCOUPAGE DU TERRITOIRE AMÉRICAIN, RÉGIONS ET DIVISIONS DE RECENSEMENT.	14
CARTE 2	EXPORTATIONS DU QUÉBEC VERS LES DIVISIONS AMÉRICAINES, LE MEXIQUE ET LES PARTS MODALES, 2015 (G\$)	29
CARTE 3	IMPORTATIONS DU QUÉBEC PAR DIVISIONS AMÉRICAINES ET LE MEXIQUE ET PARTS MODALES, 2015 (G\$)	46

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LES SPÉCIFICITÉS DES STATISTIQUES DE SOURCE DOUANIÈRE	53
ANNEXE 2	LA NOMENCLATURE DES SECTIONS ET CHAPITRES DU SYSTÈME HARMONISÉ (SH).....	54
ANNEXE 3	LES RÉGIONS ET DIVISIONS DE RECENSEMENT AMÉRICAINES.....	58

AVANT-PROPOS

Cette étude porte sur les échanges commerciaux bilatéraux de marchandises entre le Québec et les États-Unis ainsi qu'avec le Mexique pour la période 2009-2015. L'analyse repose sur la valeur des exportations et des importations de source douanière, fournie par Statistique Canada. Il faut toutefois noter les particularités suivantes entourant ces données, à savoir :

- l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) corrige les données brutes de Statistique Canada pour minimiser le biais associé à l'attribution des importations à la province de dédouanement (plutôt qu'à la province de destination). Par conséquent, pour bon nombre de produits, les données sur les importations de Statistique Canada ne reflètent pas la réalité des échanges bilatéraux du Québec avec ses différents partenaires;
- les importations sont attribuées à leur pays d'origine (pays où les produits ont poussé, ont été extraits, ou fabriqués) et les exportations au pays qui est la dernière destination connue;
- les importations sont évaluées FAB (franco à bord), lieu de l'expédition directe au Canada (Québec). Les frais de transport et d'assurance en sont donc exclus afin de refléter la valeur transactionnelle ou le prix de vente réel des produits;
- le Canada, en vertu du protocole de 1987, utilise les données des importations américaines à partir du Canada en lieu et place des exportations du Canada vers les États-Unis. De la même façon, les États-Unis établissent leurs exportations vers le Canada à partir des importations canadiennes en provenance des États-Unis;
- le mode de transport retenu est celui par lequel la marchandise traverse la frontière et qui peut ne pas correspondre à celui qui est principalement emprunté depuis le point d'expédition.

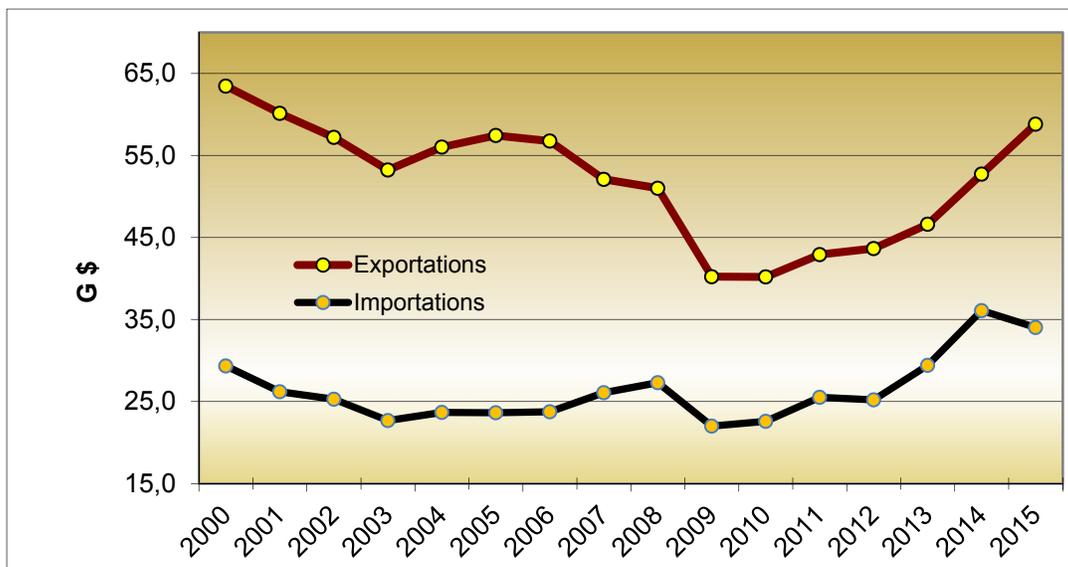
En dépit des autres lacunes qui peuvent subsister quant à la qualité de l'information fournie par les importateurs et les exportateurs dans les documents douaniers, les données présentées dans ce document reflètent fidèlement les tendances et les ordres de grandeur des échanges bilatéraux du Québec avec son principal partenaire commercial, les États-Unis.

Quant aux échanges avec le Mexique, on pourrait s'attendre à ce que leur précision soit légèrement moindre que celle des échanges avec les États-Unis en raison d'un manque de rigueur dans le contrôle des exportations.

FAITS SAILLANTS

Au cours de la dernière décennie, le cycle de croissance économique en Amérique du Nord a été abruptement interrompu par l'implosion de la bulle immobilière américaine en 2007 et en 2008. L'effondrement de la valeur des titres de créances adossés aux actifs immobiliers (communément appelé papier commercial non bancaire) qui s'en est suivi, a plongé les États-Unis dans une importante crise financière et économique, entraînant vers la faillite ou la quasi-faillite, des institutions financières légendaires. L'effet de contagion a, de plus, gagné toutes les économies marchandes de la planète et certains pays européens peinent encore à s'en remettre, sept années plus tard.

Au plus fort de cette crise, soit en 2009, les échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis ont régressé de 16,1 milliards de dollars, soit d'environ 20,5 % par rapport à leur niveau de 2008. Cette baisse annuelle est probablement la plus forte, en dollars courants, de toute l'histoire commerciale du Québec. Ce sont les exportations du Québec qui ont le plus souffert de la raréfaction du crédit aux États-Unis, poussant les importateurs américains à réduire leurs achats de 11 milliards de dollars (- 21,1 %) par rapport à 2008, ce qui représente 68,3 % de la baisse des échanges. Les importations du Québec à partir des États-Unis ont quant à elles baissé de 5,3 milliards, soit de 19,4 %.



Si le rattrapage est relativement modéré jusqu'en 2012, le taux de croissance annuel moyen des échanges du Québec avec les États-Unis, entre 2012 et 2015, est d'environ 10,5 %, tant pour les exportations que pour les importations. Ainsi, en 2015, les échanges du Québec avec les États-Unis ont atteint 92,8 milliards de dollars, en hausse de 49,2 % par rapport à 2009. Toutefois, si la dépréciation du dollar canadien en 2015 a stimulé les exportations (hausse de 11,5 % par rapport à 2014), elle a contribué à faire fléchir les importations de 5,7 %, ramenant ainsi la croissance des échanges à seulement 4,5 % par rapport à 2014.

Les échanges de 2015 du Québec avec les États-Unis sont constitués de 63,3 % d'exportations (58,8 milliards) et de 36,7 % d'importations (34,0 milliards) et le surplus de la balance commerciale est estimé à 24,8 milliards de dollars. Cette balance commerciale a

toujours été excédentaire, mais les niveaux des excédents des dernières années sont inférieurs à ceux qui prévalaient au début des années 2000.

Fait nouveau, les importations de pétrole brut à partir des États-Unis qui étaient pratiquement nulles jusqu'en 2012 sont passées de 1,1 milliard de dollars en 2013 à près de 5,9 milliards de dollars en 2014, permettant ainsi au pétrole brut de devancer, pour la première fois, les véhicules de tourisme au premier rang des principales marchandises importées à partir des États-Unis. Cette poussée des importations de pétrole brut en 2014 a porté la part des importations à un sommet de 40,6 % des échanges. Toutefois, la chute du prix du baril, qui a commencé au deuxième semestre de 2014 et qui s'est poursuivie en 2015, a provoqué une forte baisse des importations de pétrole brut (3,7 milliards de dollars ou 36,6 %) par rapport à 2014.

En 2015, le Québec a exporté pour plus d'un milliard de dollars vers dix-huit États américains, dont les plus importants sont : l'État de New York (6,8 G\$), l'Ohio (4,5 milliards de dollars) et le Texas (4,0 G\$). Cette même année, les exportations vers la Chine se sont élevées à 2,7 milliards, ce qui la placerait au septième rang dans un classement qui inclurait les États américains. Du côté des importations, le seuil du milliard de dollars d'importations est dépassé pour 12 États, dont les 3 premiers sont le Texas (6,8 milliards), le Michigan (2,1 milliards) et l'État de New York (2,0 milliards). Le Texas a devancé l'État de New York pour devenir la première source d'approvisionnement du Québec à partir des États-Unis en 2011 et il a continué de l'être depuis, en grande partie grâce aux importations de produits raffinés du pétrole entre 2011 et 2013 et de pétrole brut en 2014 et en 2015.

En 2015, les principaux produits importés des États-Unis et leurs provenances sont :

- les voitures de tourisme ou de promenade (4 milliards de dollars) proviennent de l'Ohio (17,9 %), du Michigan (15,6 %), de l'Alabama (13,2 %) et du Kentucky (12,0 %). Le Michigan occupait le premier rang jusqu'en 2014, lui dont la part était de 21,6 % en 2009;
- le pétrole brut (3,7 milliards) provient du Texas (87,4 %) et du Dakota du Nord (10 %);
- les produits raffinés du pétrole (2,1 milliards) sont aussi importés du Texas (81,7 %) et marginalement de la Louisiane (4,7 %);
- les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (1,7 milliard) sont fournis par l'Arizona (21,6 %), le Massachusetts (19,8 %) et l'Indiana (16,5 %);
- les véhicules de transport de marchandises (1,7 milliard), segment dans lequel le Michigan garde encore une position dominante avec 49,7 % des importations du Québec. Le Missouri récolte 12,7 %.

Et les principaux produits exportés vers les États-Unis et leurs destinations sont :

- les produits de navigation aérienne ou spatiale (5,6 milliards de dollars), destinés au Connecticut (30,9 %) et à l'Ohio (27,6 %);
- l'aluminium sous forme brute (5,4 milliards) est expédié au Tennessee (26,0 %) et à l'État de New York (23,6 %);
- les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (1,9 milliard) prennent le chemin de la Virginie occidentale (14,0 %) et du Kentucky (12,5 %);

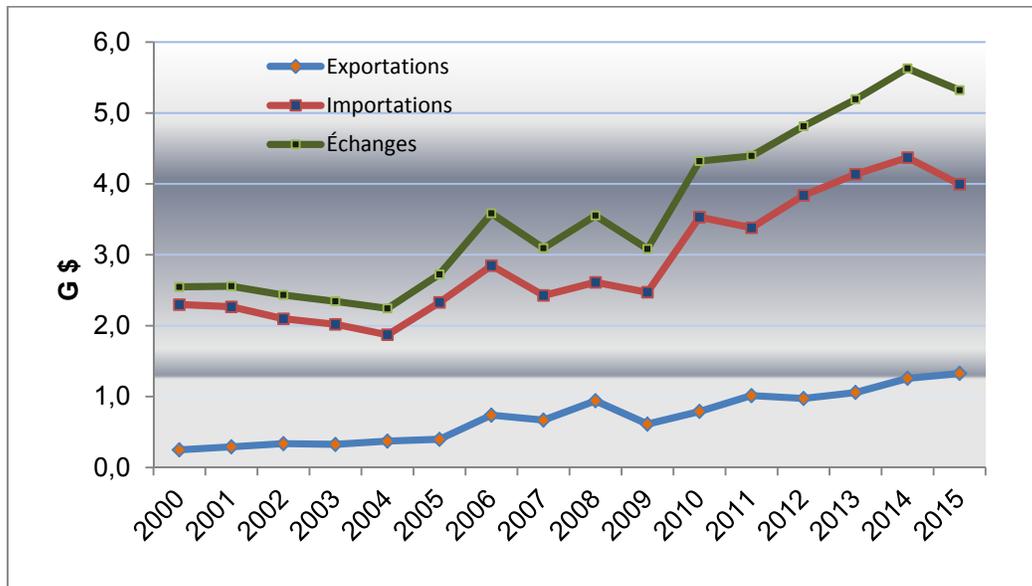
- les huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes (1,7 milliard), sont exportées vers l'État de New York (26,7 %) et le Texas (21,0 %);
- le cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute (1,4 milliard) prend le chemin de la Géorgie (35,9 %) et du New Jersey (29,0 %);
- l'énergie électrique (1,3 milliard), dont les ventes sont confinées aux États du Vermont (52,3 %) et de New York (30,9 %) à cause de limites du réseau de distribution;
- les véhicules automobiles pour le transport de marchandises (1,3 milliard) ont pour premières destinations la Pennsylvanie (9,4 %) et le Texas (8,7 %), mais la Californie constitue aussi un marché tout aussi important (8,5 %);
- les bois sciés ou dédossés longs, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm (1,2 milliard), font bonne figure, profitant de la reprise de la construction résidentielle aux États-Unis et de l'aplanissement des différends avec l'industrie forestière américaine. Le bois d'œuvre québécois est orienté principalement vers les marchés de la Caroline du Nord (12,0 %) et du Massachusetts (11,4 %).

Si, traditionnellement, les modes de transport routier et ferroviaire se partageaient l'essentiel des échanges commerciaux du Québec avec les États-Unis en raison de la forte concentration de ces échanges avec les États limitrophes du Nord-Est, la récente augmentation des importations de pétrole brut en 2014 et en 2015 a permis au mode maritime de se hisser à la deuxième place dans les importations à partir des États-Unis, lui qui occupe habituellement la quatrième position.

Les échanges avec le Mexique

Malgré un taux de croissance annuel moyen de 9,5 % depuis 2009, les échanges du Québec avec le Mexique, évalués à 5,3 milliards de dollars en 2015, ne représentent que 5,7 % des échanges avec les États-Unis ou encore 3,1 % du commerce international de marchandises du Québec. Un tel niveau d'échanges procurerait toutefois la quatrième position au Mexique dans un classement qui inclurait les États américains, derrière le Texas (10,8 milliards), l'État de New York (8,9 milliards) et l'Ohio (6,2 milliards). Les échanges de 2015 sont composés à près de 75 % par les importations, ce qui s'est traduit par un déficit commercial de 2,7 milliards de dollars. Ce déficit a tout de même baissé par rapport à 2014 à la suite de l'augmentation de 9,3 % des exportations et de la baisse de 11 % des importations. La balance commerciale de marchandises du Québec avec le Mexique a été négative durant toute la période d'analyse.

Les échanges avec le Mexique sont peu diversifiés, de sorte que près de la moitié (49,2 %) des exportations (1,3 milliard de dollars) est générée par cinq produits, dont l'aluminium sous forme brute, les barres d'acier et les pièces pour appareils de navigation aérienne ou spatiale. Du côté des importations, la concentration est encore plus forte, de sorte que 54,7 % de ces dernières étaient consacrés à trois principaux produits, soit les véhicules de promenade (27,1 %), les véhicules de transport de marchandises (17,1 %) et les pièces pour appareils de navigation aérienne ou spatiale (9,9 %). Dans ce dernier cas, les récents investissements de Bombardier au Mexique ne sont pas étrangers à l'intensité des échanges de ces produits.



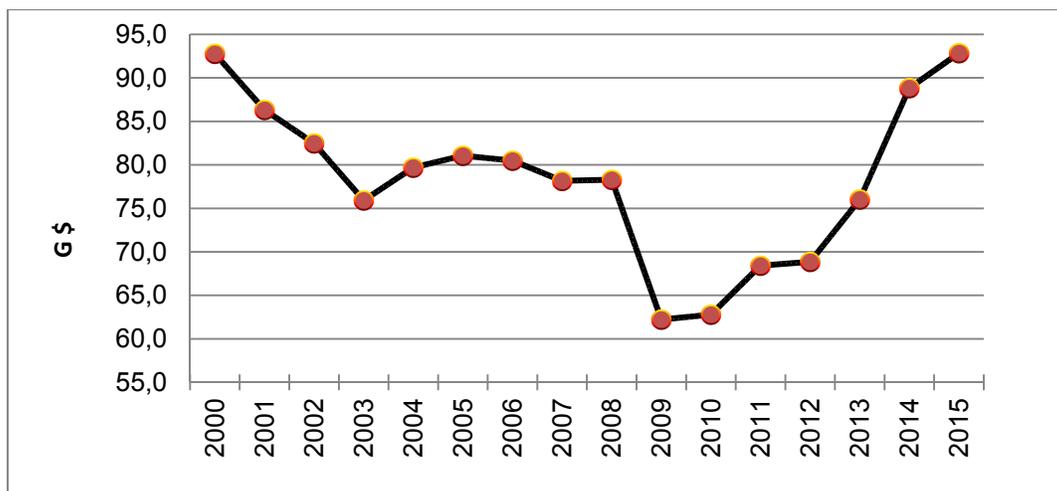
L'éloignement du marché mexicain devrait normalement favoriser le mode ferroviaire. Toutefois, la nature des biens transportés est tout aussi importante. Ainsi, si le chemin de fer domine avec une part de 42,5 % des exportations, grâce à la forte représentation de deux produits de forte densité et sans trop grande valeur ajoutée que sont l'aluminium sous forme brute et des barres d'aciers (29,1 %), il ne récolte que 36 % des importations (contre 50,9 % pour le routier), lesquelles sont composées de véhicules de tourisme (27,1 %), des pièces pour appareils de navigation aérienne ou spatiale et des appareils électroniques.

1. LES ÉCHANGES BILATÉRAUX DE MARCHANDISES DU QUÉBEC AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE¹

1.1 HISTORIQUE DES ÉCHANGES AVEC LES ÉTATS-UNIS

En 2015, les échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis se sont élevés à 92,8 milliards de dollars, un niveau jamais atteint depuis l'année 2000. Après quelques années de déclin, les échanges sont entrés dans une phase de consolidation entre 2004 et 2008. La crise économique et financière de 2008-2009 a toutefois précipité les échanges vers un creux historique en 2009 en retranchant à ces derniers pas moins de 16 milliards de dollars par rapport à leur niveau de 2008. Après une reprise timide en 2009-2010 et en 2011-2012, nous avons assisté à une remontée spectaculaire (graphique 1) des échanges depuis 2012. En 2014, ces échanges sont parvenus non seulement à effacer la chute radicale de 2009, mais aussi à dépasser de quelque 10,5 milliards de dollars leur niveau d'avant la crise (c'est-à-dire 2008).

Graphique 1 Historique des échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis, 2000-2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

C'est en grande partie en devenant un producteur net (production supérieure aux importations) de pétrole brut en 2014 que les États-Unis sont devenus par la même occasion le premier fournisseur du Québec en pareil combustible (cinquième en 2013, derrière l'Algérie, le Kazakhstan, la Norvège et l'Angola). En plus de la proximité géographique de cette nouvelle source d'approvisionnement, le brut léger américain se vendait à escompte sur le marché national pour rivaliser avec le brut lourd pour lequel les

1. Pour éviter les répétitions et les redondances, le contenu de cette partie est abrégé au profit d'une couverture (analyse) plus détaillée des exportations et des importations.

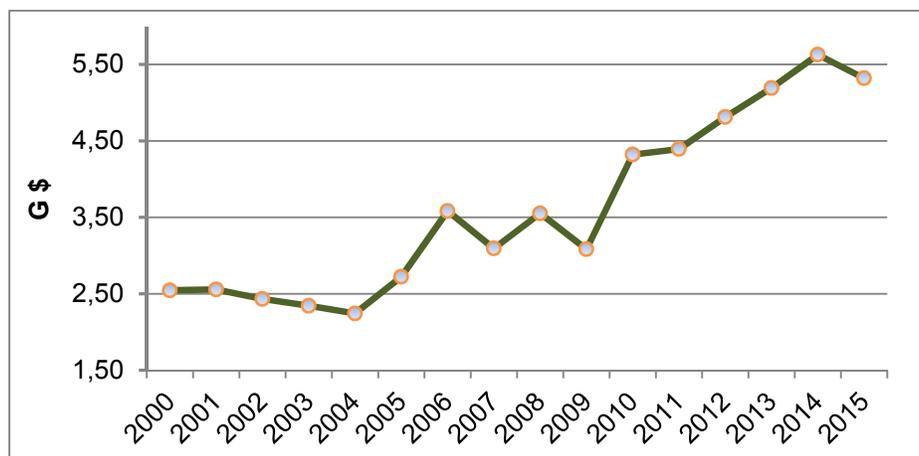
techniques de raffinage en place aux États-Unis² ont été optimisées au fil du temps. En plus des économies faites à l'achat de pétrole brut, le Québec a haussé de 23,4 % ses exportations de produits raffinés vers ce pays en 2015. La croissance modérée (4,5 %) des échanges en 2015 (nettement inférieure aux taux de 2014 et de 2013 qui sont respectivement de 17,6 % et de 10,4 %) est la conséquence de la baisse des importations à la suite de l'effondrement du prix du baril de pétrole et de la dépréciation du dollar canadien en 2015.

1.2 HISTORIQUE DES ÉCHANGES AVEC LE MEXIQUE

En 2015, les échanges de marchandises entre le Québec et le Mexique ont atteint 5,3 milliards de dollars, en baisse de 5,5 % par rapport à 2014. Ce niveau des échanges place le Mexique au quatrième rang des principaux partenaires commerciaux du Québec, après les États-Unis, la Chine et l'Allemagne. À l'exception de la période 2006-2009, les échanges avec le Mexique n'ont pas connu d'autres périodes de grande volatilité, de sorte que même la récession de 2009 n'a pas engendré de record de baisse. En effet, la baisse de 2009 par rapport à 2008 (13,2 %) est inférieure à celle de 2007 par rapport à 2006 (13,7 %).

Depuis 2009, les échanges du Québec avec le Mexique ont crû à un rythme annuel moyen de 9,5 %, encouragés par la forte progression des importations de véhicules automobiles (transport de personnes et de marchandises).

Graphique 2 Historique des échanges de marchandises du Québec avec le Mexique, 2000-2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

2. Au cours des 25 dernières années, pas moins de 85 milliards de dollars (US) ont été investis dans le secteur du raffinage (accroissement de capacité et optimisation des processus de distillation) pour répondre à l'offre grandissante de pétrole brut lourd. Durant cette période, aucune nouvelle raffinerie n'a vu le jour pour traiter le pétrole léger qui constitue l'essentiel de la hausse de la production du Texas et du Dakota du Nord.

1.3 PLACE DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE DANS LE COMMERCE INTERNATIONAL DU QUÉBEC

Les États-Unis, premier partenaire commercial du Québec, accaparent plus de la moitié (54,4 %) du commerce international (échanges) de marchandises du Québec en 2015. La rétraction des échanges durant la crise économique et financière de 2008-2009 a fait chuter cette part à un creux historique de 46,1 % en 2010 et qu'elle est demeurée inférieure à 50 % entre 2008 et 2013. La croissance des échanges avec les États-Unis s'est toutefois accélérée depuis 2014, notamment avec les importations massives du Québec en pétrole brut américain. La dépendance des entreprises québécoises à l'égard du marché américain est encore plus éloquent à en juger par la part de 72,3 % de la valeur des exportations internationales du Québec réalisée sur ce marché en 2015. Du côté des importations, le Québec y est, par contre, moins dépendant des États-Unis, puisque la diversification des sources d'approvisionnement a limité la portion des produits américains à 38 % cette même année. Ce niveau, après le sommet de 40,2 % de 2014, n'a tout de même jamais été atteint depuis 2002 (moyenne de 30,7 % entre 2009 et 2013).

Les échanges avec le Mexique se sont élevés à 5,3 milliards de dollars en 2015, montant représentant 3,1 % des échanges internationaux de marchandises du Québec et plaçant ce pays au quatrième rang des principaux partenaires. Le commerce avec le Mexique n'a pas cessé de prospérer depuis 2009 et les taux de croissance réalisés, tant du côté des importations que des exportations, sont plus élevés que ceux observés avec la quasi-totalité des autres principaux partenaires³. Malgré le repli des échanges en 2015⁴ (graphique 2), les exportations du Québec vers le Mexique ont affiché un taux de croissance annuel moyen de 13,7 % depuis 2009, alors que celui des importations s'élève à 8,3 %.

Tableau 1 Place des États-Unis et du Mexique dans le commerce international de marchandises du Québec, 2015, (G\$)

Pays	ÉCHANGES		EXPORTATIONS		IMPORTATIONS	
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)
États-Unis	92,8	54,4	58,8	72,3	34,0	38,0
Mexique	5,3	3,1	1,3	1,6	4,0	4,5
Reste du monde (RDM)	72,6	42,5	21,2	26,1	51,5	57,5
TOTAL	170,8	100,0	81,3	100,0	89,5	100,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

- Les partenaires pour lesquels un taux de croissance des échanges a été calculé pour la période 2009-2015 sont : Les États-Unis (6,9 %), la Chine (7,8 %), l'Allemagne (4,7 %), la France (3,0 %), le Royaume-Uni (- 5,9 %), le Japon (- 1,3 %), les Pays-Bas (10,1 %), l'Italie (4,9 %) et enfin la Corée du Sud (7,9 %).
- Ce repli est causé par la baisse de 8,6 % des importations puisque les exportations ont crû de 5,5 %. Dans le cas des États-Unis, la baisse de 5,9 % des importations est largement compensée par la hausse de 11,5 % des exportations.

1.4 LES BALANCES COMMERCIALES

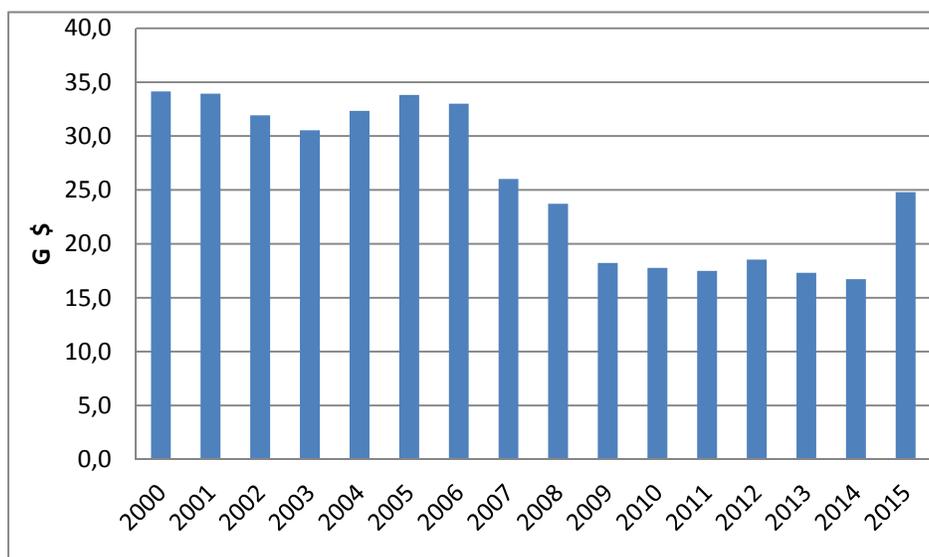
1.4.1 La balance commerciale avec les États-Unis

L'asymétrie de poids des deux économies (selon des estimations, le PIB américain était d'environ 66 fois celui du Québec en 2015) ainsi que leur complémentarité font en sorte que les États-Unis sont le seul pays avec lequel le Québec a maintenu un solde commercial positif depuis des décennies. Les surplus des dernières années sont toutefois de moindre ampleur que ceux prévalant au début des années 2000⁵.

En 2015, le surplus commercial a fait un bond de 48,2 % par rapport à 2014, mettant ainsi fin à la tendance baissière observée depuis 2006. Cette performance est rendue possible grâce à la baisse des importations de pétrole brut (- 36,6 %) et de celles des produits raffinés (- 29,1 %) à la suite de l'effondrement de leurs prix et de la hausse de 11,5 % des exportations. À moyen terme, ce solde risque de demeurer stable puisque la hausse des exportations (tributaire de la faiblesse du dollar canadien et de la croissance de l'économie américaine dont les prévisions sont de 2,5 % pour 2016 et de 2,4 % pour 2017) sera confrontée au redressement du cours du pétrole et du résultat des pressions exercées sur le gouvernement américain afin que ce dernier assouplisse les restrictions qui frappent les exportations américaines de pétrole brut.

Pour rappel, depuis 1975, les États-Unis ont interdit les exportations du pétrole brut qu'ils produisent pour assurer leur sécurité énergétique à la suite de l'embargo dont ils ont été l'objet de la part des pays arabes exportateurs de pétrole (OPAEP) en 1973.

Graphique 3 Balance commerciale de marchandises du Québec avec les États-Unis, 2000 à 2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

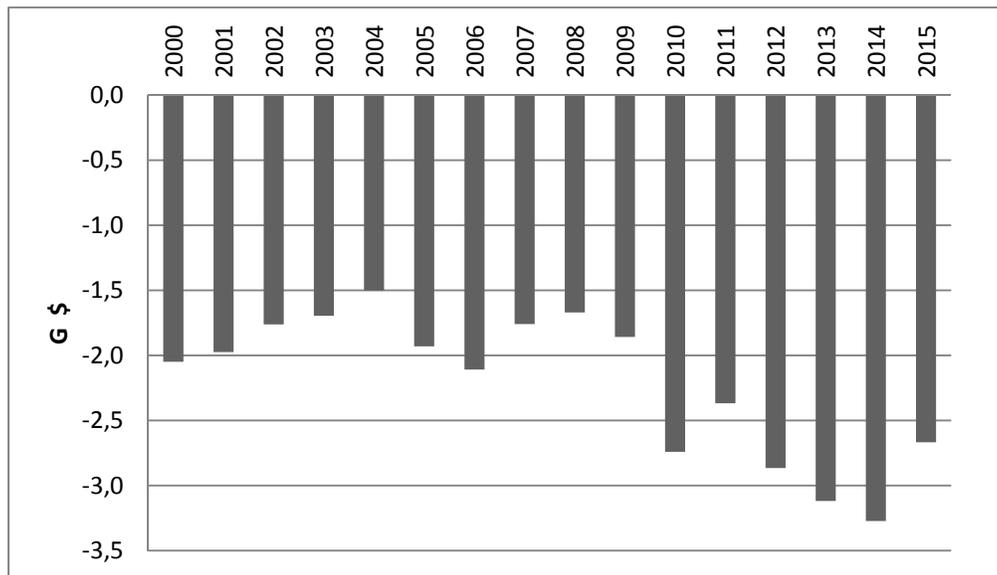
5. Le surplus moyen est de 32,8 milliards de dollars entre 2000 et 2006, alors qu'il n'est que de 17,7 milliards entre 2009 et 2014.

1.4.2 La balance commerciale avec le Mexique

Les 5,3 milliards de dollars d'échanges commerciaux de marchandises du Québec avec le Mexique en 2015 sont constitués à 75 % par les importations. Ces dernières sont principalement constituées de voitures de tourisme (1,1 milliard) et de véhicules automobiles pour le transport de marchandises (0,7 milliard de dollars), pour un total de 1,8 milliard de dollars, représentant 44,8 % des importations à partir du Mexique.

Le Mexique est devenu au cours des dernières années une étoile montante de l'industrie automobile et les indices ne manquent pas. Traînant de l'arrière en 2009 face au Japon, à l'Allemagne et à la Corée du Sud, le Mexique s'est hissé au deuxième rang des principales origines des importations québécoises de véhicules de tourisme depuis 2014⁶. Selon le U.S. Census Bureau⁷, la part du marché américain de l'importation de véhicules qui revient au Mexique est passée de 15 % à 25 % au cours de la dernière décennie. Avec la configuration actuelle des échanges avec le Mexique et la volonté exprimée par les trois constructeurs américains de continuer à délocaliser au Mexique la production de certains modèles de leurs petites voitures, le Québec ne pourra aspirer à une balance commerciale équilibrée avec ce pays dans un avenir prévisible.

Graphique 4 Balance commerciale de marchandises du Québec avec le Mexique, 2000 à 2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

6. Pour ce qui est des véhicules de transport de marchandises, le Mexique ne fait face à aucune concurrence et il est installé au deuxième rang (après les États-Unis) des fournisseurs depuis 2009. Dans l'intervalle, il a réussi à faire passer sa part des importations québécoises de 17,4 % à 27,5 %.

7. TD Economics du 18 novembre 2015 (www.td.com/economics).

1.5 LES ÉCHANGES AVEC LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT

Parmi les quatre principaux modes de transport⁸, le mode de transport **routier** domine dans les échanges du Québec avec les États-Unis (57,5 %) ainsi que dans les échanges avec le Mexique, quoique dans une moindre mesure (tableau 2). Si les échanges avec les États-Unis sont plus diversifiés et réalisés en grande partie avec les États limitrophes du Nord-Est (Nouvelle-Angleterre et division Atlantique), les échanges avec le Mexique, pays plus éloigné, sont plutôt concentrés dans les importations de véhicules à moteur (de transport de personnes et de marchandises) et dans l'exportation de l'aluminium sous forme brute.

En deuxième position se trouve le mode **ferroviaire**, avec une part de 16,1 % des échanges avec les États-Unis et de 37,6 % des échanges avec le Mexique. Ce mode de transport est principalement adapté au déplacement sur de longues distances de marchandises à faible valeur ajoutée et de densité élevée. Les échanges avec le Mexique, par leur nature, 44,8 % des importations sont affectées aux véhicules automobiles (transport de personnes et de marchandises) et 29,2 % des exportations aux barres et profilés en autres aciers alliés, incitent au recours au chemin de fer comme mode de transport.

Tableau 2 Les échanges avec les États-Unis et le Mexique par modes de transport, 2015 (G\$)

Division	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres		Total
	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	
États-Unis	12,0	13,0	16,1	17,4	9,2	9,9	53,4	57,5	2,1	2,2	92,8
Mexique	0,5	9,1	2,0	37,6	0,3	5,5	2,5	47,7	0,0	0,1	5,3

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Le transport **aérien** occupe le troisième rang avec une part de 13,0 % des échanges avec les États-Unis. Ce mode est fortement sollicité pour le transport de produits à forte intensité technologique et des denrées périssables. L'éloignement du marché mexicain joue aussi en faveur du transport aérien et permet à ce mode de consolider sa troisième position.

Malgré sa quatrième position, le mode **maritime** a fait d'énormes progrès depuis 2009, alors qu'il ne récoltait qu'à peine 4 % des échanges avec les États-Unis. Cette part a atteint 12 % en 2014, année au cours de laquelle les États-Unis étaient devenus la première source d'approvisionnement en pétrole brut du Québec. Cette part a légèrement baissé en 2015 à la suite de la baisse des importations de pétrole brut. Cette même position est aussi observée dans les échanges avec le Mexique, avec une part de 5,5 % des échanges.

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

1.6 LES PRINCIPAUX PRODUITS ÉCHANGÉS...

1.6.1 Avec les États-Unis

Les échanges de marchandises entre le Québec et les États-Unis ont longtemps été dominés par les exportations d'aluminium et des produits de la navigation aérienne et spatiale et par les importations de véhicules automobiles (transport de personnes et de marchandises). Toutefois, depuis 2009, les produits raffinés du pétrole ont commencé à noircir la colonne des importations, s'ajoutant aux exportations du Québec de ces mêmes produits qui étaient déjà substantielles. Ainsi, la forte progression des importations de produits raffinés a permis à leurs échanges de passer de la septième à la première place, entre 2009 et 2013. C'est aussi en 2013 que les importations de ces produits à partir des États-Unis ont dépassé pour la première fois leur exportation vers ce pays.

Tableau 3 Les principaux produits échangés avec les États-Unis, 2015 (G\$)

Description des produits (SH4)	Total	Part (%)
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	5,8	6,3
7601 Aluminium sous forme brute	5,4	5,8
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	4,4	4,7
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	3,9	4,2
2709 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	3,7	4,0
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	3,7	3,9
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	3,0	3,2
8542 Circuits intégrés électroniques	1,8	1,9
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	1,6	1,8
2716 Énergie électrique	1,4	1,5
4407 Bois sciés ou déossés, longs, tranchés ou déroulés, épaisseur <= 6 mm	1,2	1,3
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02	1,2	1,3
8708 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n ^{os} 87.01 à 87.05	1,2	1,3
3004 Médicaments constitués de produits mélangés ou non mélangés	1,2	1,3
1806 Chocolat et autres préparations alimentaires contenant du cacao	1,1	1,1
Sous-total	40,6	43,7
Autres produits	52,2	56,3
TOTAL États-Unis	92,8	100,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

En 2014, les échanges par produits étaient dominés par le pétrole brut grâce aux seules importations qui avaient alors culminé à près de 5,9 milliards de dollars. Un portrait fort différent s'est toutefois présenté en 2015 où la forte baisse des prix du pétrole brut a fait chuter la valeur de ses importations de près de 57,8 %, reléguant ainsi le pétrole brut au cinquième rang des principaux produits échangés, derrière les produits raffinés.

1.6.2 Avec le Mexique

Quant aux échanges avec le Mexique (tableau 4), ces derniers sont largement dominés par les véhicules de promenade (transport de personnes) et les véhicules de transport de marchandises. En y ajoutant les tracteurs (SH8701), ces trois classes de produits représentent à elles seules 36,6 % des échanges de marchandises du Québec avec le Mexique en 2015. Bien entendu, pour la vaste majorité de ces produits, la presque totalité de leurs échanges est constituée soit des importations (comme c'est le cas des produits de l'automobile), soit des exportations (le cas de l'aluminium sous forme brute et les pièces ou parties des appareils de navigation aérienne et spatiale). Ces détails seront abordés dans les sections subséquentes.

Les produits de téléphonie et de l'électronique occupent aussi une place non négligeable dans les échanges avec le Mexique.

Tableau 4 Les principaux produits échangés avec le Mexique, 2015 (G\$)

Description des produits (SH4)	Total	Part (%)
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	1,08	20,3
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	0,71	13,3
8803 Parties des appareils de navigation aérienne et spatiale	0,50	9,4
7601 Aluminium sous forme brute	0,22	4,1
8471 Machines automatiques de traitement de l'information et leurs unités	0,21	3,9
8517 Postes téléphoniques pour l'émission, la transmission ou la réception de la voix, d'images ou d'autres données	0,19	3,5
7228 Barres et profilés en autres aciers alliés; barres creuses pour le forage en aciers alliés ou non alliés	0,17	3,2
8528 Moniteurs et projecteurs, n'incorporant pas d'appareils de réception de télévision; appareils récepteurs de télévision	0,17	3,2
8701 Tracteurs (à l'exclusion des chariots-tracteurs du n° 8709)	0,16	3,0
Sous-total	3,40	63,9
Autres produits	1,92	36,1
TOTAL Mexique	5,32	100,0

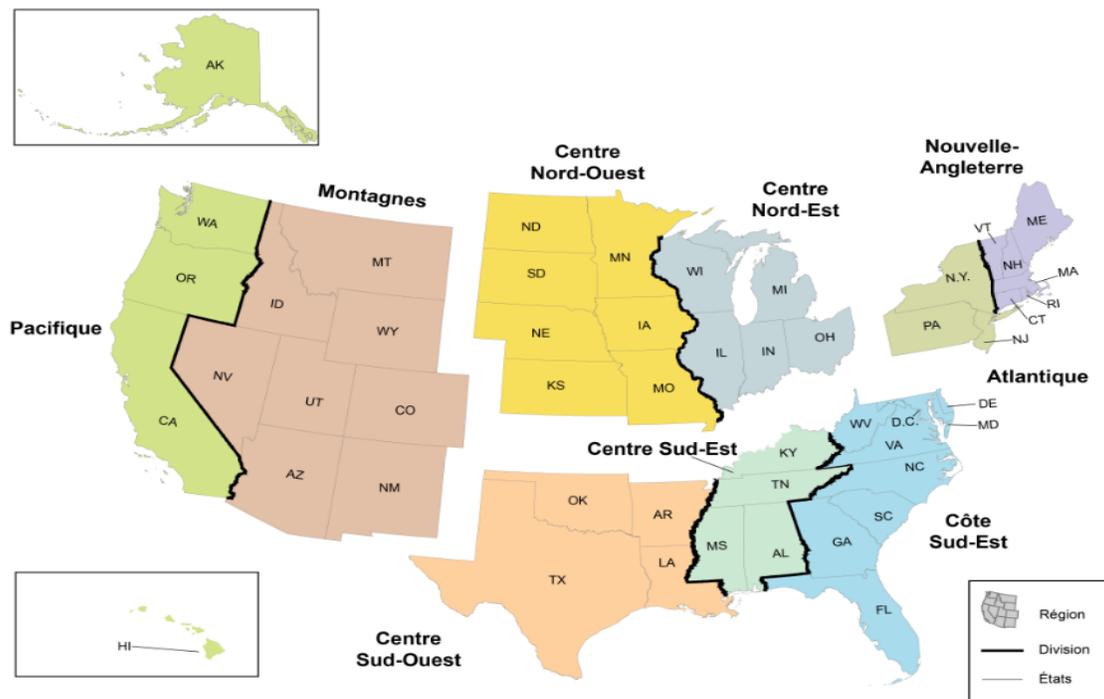
Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

1.7 LES ÉCHANGES PAR DIVISIONS

Le marché américain est scindé en quatre régions (le Nord-Est, le Sud, le Midwest et l'Ouest). Chaque région est elle-même divisée en deux ou trois zones géographiques (appelées « divisions ») telles qu'elles sont définies par le Bureau du recensement américain (U.S. Census Bureau). La liste des États composant chacune de ces divisions est donnée à l'annexe 2.

Carte 1 Découpage du territoire américain, régions et divisions de recensement



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

En 2015, les échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis se sont élevés à 92,8 milliards de dollars. Traditionnellement, et ce, jusqu'en 2013, la plus grande partie de ces échanges est réalisée avec la région Nord-Est qui regroupe les divisions Atlantique et la Nouvelle-Angleterre. En 2014, toutefois, transportée par la hausse des importations de pétrole brut à partir du Texas, c'est la région Sud (formée du Centre Sud-Ouest, du Centre Sud-Est et de la Côte Sud-Est) qui devient le premier partenaire commercial du Québec avec une part de 35,3 % (contre 32,9 % pour le Nord-Est). La chute du prix du baril de pétrole en 2015, entraînant avec elle la baisse de la valeur des importations de pétrole brut (7,7 %) et des produits raffinés (32,2 %) à partir de la division Centre Sud-Ouest, n'a pas suffi à déloger la région Sud de sa position de premier partenaire commercial du Québec en 2015.

Quant aux divisions Atlantique et le Centre Nord-Est, elles se démarquent grâce à la force économique de l'État de New York pour la première et à la forte concentration de l'industrie

automobile pour la deuxième. La Nouvelle-Angleterre profite quant à elle, de sa proximité géographique et des exportations d'électricité du Québec, alors que la division Centre Sud-Ouest s'est hissée à la quatrième place en voyant sa part dans les échanges du Québec avec les États-Unis passer de 7,8 % en 2009 à 13,6 % en 2015, grâce notamment aux importations de pétrole brut à partir du Texas.

Tableau 5 Les échanges par divisions, 2015 (G\$)

Division	Valeur	Part (%)
Atlantique	17,1	18,4
Nouvelle-Angleterre	13,4	14,4
NORD-EST	30,4	32,6
Centre Sud-Ouest	12,6	13,6
Côte Sud-Est	11,9	12,8
Centre Sud-Est	7,9	8,5
SUD	32,4	34,9
Centre Nord-Est	17,8	19,2
Centre Nord-Ouest	3,9	4,2
MIDWEST	21,8	23,4
Pacifique	4,6	5,0
Montagnes	3,0	3,2
OUEST	7,6	8,2
Autres États	0,6	0,6
TOTAL États-Unis	92,8	100,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

1.8 LES ÉCHANGES PAR ÉTATS

En 2015, les échanges de marchandises du Québec avec les États-Unis sont évalués à 92,8 milliards de dollars, dont une grande partie (71,2 milliards de dollars ou 76,7 %) a été réalisée avec 17 États (valeur individuelle des échanges supérieure à 2 milliards de dollars). À en juger par la force économique et la proximité de l'État de New York, on peut facilement prétendre qu'il a de tout temps été le principal partenaire commercial du Québec. Cette assertion était vraie jusqu'en 2013, année où le Texas est tout de même parvenu à rétrécir l'écart qui le séparait de l'État de New York, d'une moyenne de 2,7 milliards de dollars entre 2009 et 2012 à seulement 267,4 millions de dollars en 2013, grâce à une forte progression (196,5 %) des importations du Québec à partir du Texas cette année-là. Avec environ 35 % de la production américaine de pétrole brut en 2013 (selon la U.S. Energy Information Administration), le Texas a continué sur sa lancée pour se hisser au premier rang des échanges en 2014, position qu'il a aussi conservée en 2015 (tableau 3).

Tableau 6 Échanges de marchandises, principaux États, 2015 (G\$)

État	Valeur	Part (%)
Texas	10,8	11,7
New York	8,9	9,6
Ohio	6,2	6,6
Pennsylvanie	4,7	5,1
Vermont	4,2	4,5
Michigan	4,2	4,5
Tennessee	3,9	4,2
New Jersey	3,5	3,7
Illinois	3,4	3,6
Connecticut	3,3	3,5
Massachusetts	3,2	3,4
Californie	3,1	3,3
Indiana	2,7	3,0
Géorgie	2,6	2,8
Kentucky	2,4	2,6
Caroline du Nord	2,2	2,4
Floride	2,1	2,2
Sous-total	71,2	76,7
Autres États	21,6	23,3
TOTAL États-Unis	92,8	100,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

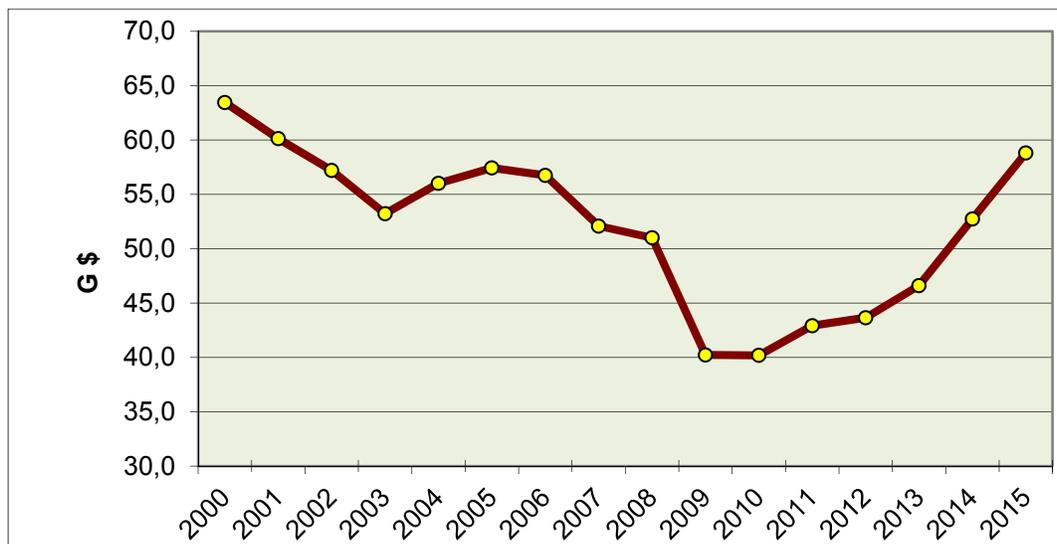
2. LES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE

2.1 HISTORIQUE DES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES VERS LES ÉTATS-UNIS

La valeur des exportations internationales de marchandises du Québec s'est élevée à 81,3 milliards de dollars en 2015, dont 58,8 milliards (72,3 %) étaient destinés aux États-Unis et 1,3 milliard (1,6 %) au Mexique. Hormis une légère amélioration entre 2003 et 2005, la tendance des exportations vers les États-Unis est nettement baissière jusqu'en 2009 (graphique 5). Après une année de stagnation, les exportations ont réellement pris leur envol depuis 2010, enregistrant une croissance annuelle moyenne de 7,9 % pour la période 2010-2015. La vigueur de la reprise économique américaine et la dépréciation du dollar canadien depuis 2013 sont les principaux catalyseurs de la forte croissance observée au cours des deux dernières années. Les exportations québécoises sont sur la bonne voie pour atteindre de nouveaux sommets grâce à l'impulsion des produits raffinés du pétrole, des produits de la navigation aérienne et spatiale, de l'aluminium sous forme brute et des produits du cuivre.

En plus des conditions favorables énumérées ci-dessus, les entreprises québécoises pourront être sollicitées davantage au cours des prochaines années pour combler une partie de la demande supplémentaire d'intrants qui émanera du « reshoring » (relocalisation) à mesure que ce phénomène prendra de l'ampleur dans la production industrielle américaine.

Graphique 5 Exportations de marchandises du Québec vers les États-Unis, 2000 à 2015 (G\$)



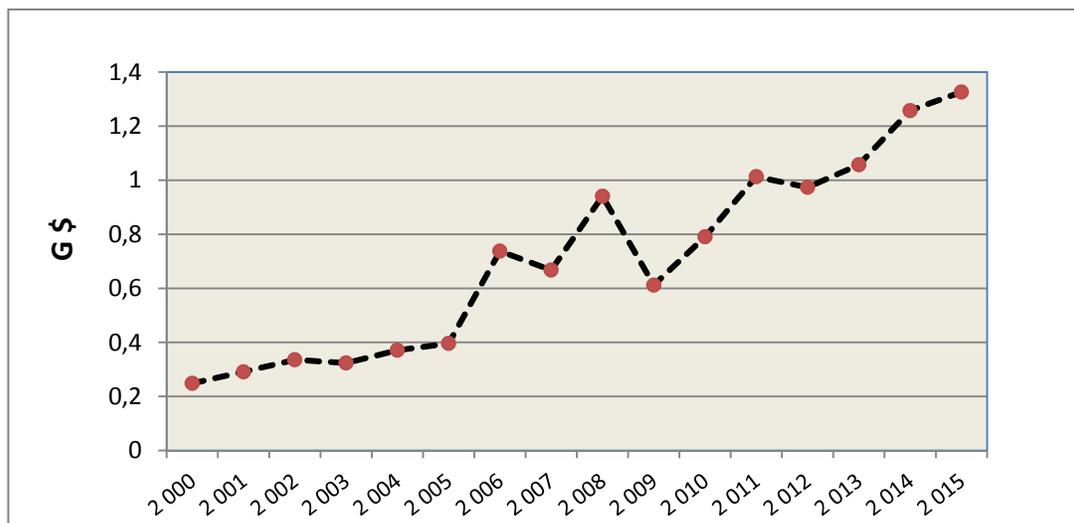
Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

2.2 HISTORIQUE DES EXPORTATIONS DE MARCHANDISES VERS LE MEXIQUE

Les exportations de marchandises destinées au Mexique étaient évaluées à un peu plus de 1,3 milliard de dollars en 2015, représentant ainsi 1,6 % des exportations internationales du Québec. Entre 2000 et 2015, les exportations vers le Mexique, en dehors de la chute historique de 2009 (- 35 %), n'ont connu que trois années de faibles baisses (celle de 2007, près de 10 %, peut être qualifiée de modérée). Autrement, les exportations vers le Mexique ont été en constante progression depuis 2000 avec une nette accélération depuis 2009 (TCAM de 9,8 % entre 2000 et 2005 contre 13,8 % entre 2009 et 2015).

Graphique 6 Exportations de marchandises du Québec vers le Mexique, 2000 à 2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

2.3 LES EXPORTATIONS VERS LES ÉTATS-UNIS ET LE MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT

Le tableau 7 expose la répartition des exportations destinées aux États-Unis et au Mexique selon le mode de transport. Le mode routier profite de la forte concentration des exportations vers les divisions américaines limitrophes (voir section ci-dessus) pour porter sa part à 62,6 % des exportations dirigées vers les États-Unis en 2015. Le mode ferroviaire occupe la deuxième place (16,4 %) et il est généralement plus économique sur les longues distances, surtout lorsque les marchandises transportées sont lourdes et à faible valeur ajoutée (généralement des matières pondéreuses). Ces conditions favorables au rail sont, selon toute vraisemblance, réunies pour les exportations destinées au Mexique, procurant ainsi au chemin de fer la première place avec 42,5 % de ces exportations. Toutefois, le transport routier ne s'est pas tellement fait distancer puisqu'il récolte 38,3 % des exportations. Ensemble, ces deux modes de transport assurent ainsi l'essentiel du transport des marchandises exportées vers les États-Unis (79 %), tout comme celles qui prennent le chemin du Mexique (80,8 %).

Le mode de transport aérien arrive en troisième position dans les deux marchés avec des parts de 13,4 % (États-Unis) et de 9,8 % (Mexique). Le mode de transport maritime, que l'on pourrait classer résiduel pour les exportations destinées aux États-Unis, récolte 9,4 % des exportations vers le Mexique (presque au même niveau que le mode de transport aérien). Il faut noter aussi que les ventes québécoises d'électricité sont classées dans « Autres modes », lesquels représentent une valeur de 1,8 milliard de dollars ou 3,1 % des exportations vers les États-Unis.

Si les parts modales sont relativement stables dans la desserte du marché américain, on ne peut dire la même chose du côté mexicain. En effet, ces dernières sont plutôt volatiles, signe des besoins changeants d'un marché en constante évolution. Par exemple, en 2009, le mode de transport routier dominait avec 37,1 % des exportations contre 25,7 % pour le ferroviaire.

Tableau 7 Les exportations vers les États-Unis et le Mexique par modes de transport, 2015 (G\$)

Division	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres		Total
	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	
États-Unis	7,9	13,4	9,7	16,4	2,6	4,5	36,8	62,6	1,8	3,1	58,8
Mexique	0,1	9,8	0,6	42,5	0,1	9,4	0,5	38,3	0,0	0,0	1,3
Total	8,0	13,3	10,2	17,0	2,7	4,6	37,38	62,1	1,8	3,0	60,1

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

2.4 LES PRINCIPAUX PRODUITS EXPORTÉS EN 2015...

2.4.1 Vers le Mexique et variation par rapport à 2009

Les exportations du Québec vers le Mexique ont atteint 1,3 milliard de dollars en 2015, dont près de la moitié (49,2 %) est attribuée à cinq principaux produits (valeur des exportations supérieure à 50 millions de dollars). Les exportations d'aluminium brute arrivent, tout comme en 2009, au premier rang avec 16,3 % des exportations.

La deuxième place revient aux barres et profilés en autres aciers alliés et les barres creuses pour le forage avec une part de 12,8 % des exportations de 2015, mais surtout une croissance de 589,6 % par rapport à 2009. Le Mexique n'est pas membre de l'OPEP, mais il a été parmi les 10 principaux producteurs mondiaux de pétrole brut jusqu'en 2014 (septième en 2009)⁹. Il se peut fort bien que l'activité d'exploration ait été vigoureuse au Mexique en 2015, ce qui pourrait expliquer la hausse des exportations de barres de forage et des alkylbenzènes et alkylnaphtalènes. Les exportations des parties des appareils de

9. <https://data.oecd.org/energy/crude-oil-production.htm>

navigation aérienne et spatiale stagnent depuis 2009, alors que celles des pièces détachées des véhicules automobiles réalisent la deuxième meilleure croissance de leur groupe.

Tableau 8 Principaux produits exportés vers le Mexique en 2015 et variation par rapport à 2009 (M\$)

Description des produits (SH4)	2015		2009		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	(%)
7601 Aluminium sous forme brute	216,4	16,3	119,2	19,5	81,5
7228 Barres et profilés en autres aciers alliés; barres creuses pour le forage en aciers alliés ou non alliés	170,3	12,8	24,7	4,0	589,6
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 et 88.02)	104,0	7,8	100,2	16,4	3,8
3817 Alkylbenzènes en mélanges et alkylnaphtalènes en mélanges, autres que ceux des n ^{os} 27.07 ou 29.02	87,9	6,6	62,1	10,1	41,6
8708 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n ^{os} 87.01 à 87.05	73,6	5,5	22,4	3,7	228,6
Sous-total	652,2	49,2	328,6	53,7	98,5
Autres produits	674,1	50,8	283,3	46,3	138,0
TOTAL	1 326,3	100,0	611,9	100,0	116,8

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

2.4.2 Vers les États-Unis et variation par rapport à 2009

Le développement économique du Québec repose principalement sur quatre secteurs d'activité, à savoir les industries extractives, les industries forestières, les industries aérospatiales et l'énergie électrique (tableau 9). Les produits de toutes ces industries figurent, année après année, parmi les produits les plus exportés, surtout vers le marché américain. En 2015, la valeur des exportations destinées aux États-Unis avait atteint 58,8 milliards de dollars, dont 40,3 % étaient associés à une douzaine de produits dont près de la moitié (46,4 %) revient aux produits de la navigation aérienne ou spatiale (SH8802) et à l'aluminium sous forme brute.

Après avoir occupé le premier rang des produits les plus exportés vers les États-Unis depuis 2009 (et même 2006), l'aluminium sous forme brute (SH7601) a glissé au deuxième rang en 2015 à la suite de la baisse du prix de cette matière. En effet, le prix spot¹⁰ de la livre d'aluminium sur le marché des métaux de Londres (London Metal Exchange ou LME) est passé de 1,21 \$ US en avril 2011 à 0,68 \$ US en décembre 2015. Pour la seule année 2015, c'est une baisse de 17 % qui est observée. Rappelons que le plancher atteint en

¹⁰ Livre d'aluminium dont le degré de pureté est d'au moins 99,5 %.

mars-avril 2009 est d'environ 60,8 cents US. Cette baisse de prix a stimulé les exportations, lesquelles, hormis la correction de 2012, ont progressé à un rythme annuel moyen¹¹ de 7,8 % depuis 2009.

Tableau 9 Principaux produits exportés vers les États-Unis en 2015 et variation par rapport à 2009 (M\$)

Description des produits (SH4)	2015		2009		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	(%)
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	5 613,3	9,5	3 262,7	8,1	72,0
7601 Aluminium sous forme brute	5 382,3	9,2	3 704,5	9,2	45,3
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1 931,5	3,3	1 285,1	3,2	50,3
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	1 755,3	3,0	1 194,2	3,0	47,0
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	1 392,3	2,4	765,2	1,9	82,0
2716 Énergie électrique	1 349,2	2,3	1 130,8	2,8	19,3
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1 296,2	2,2	434,5	1,1	198,3
4407 Bois sciés ou dédossés, longs, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm	1 158,0	2,0	389,0	1,0	197,7
1806 Chocolat et autres préparations alimentaires contenant du cacao	997,8	1,7	424,7	1,1	134,9
8542 Circuits intégrés électroniques	994,1	1,7	1 088,1	2,7	-8,6
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	957,9	1,6	1 346,4	3,3	-28,9
7408 Fils de cuivre	863,9	1,5	513,1	1,3	68,4
Sous-total	23 691,7	40,3	15 538,1	38,6	52,5
Autres groupes de produits	35 124,0	59,7	24 683,6	61,4	42,3
TOTAL États-Unis	58 815,6	100,0	40 221,7	100,0	46,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Ayant évolué à l'ombre des exportations de l'aluminium sous forme brute depuis 2009, les exportations de produits de l'aérospatiale (SH8802) leur ont finalement ravi le premier rang en 2015. Cet exploit a été réalisé grâce à une croissance ininterrompue au cours des six dernières années. La faiblesse du dollar canadien et la volonté de Bombardier de réaliser les activités d'assemblage de parties de certains de ses modèles d'avions à l'étranger, dont les États-Unis (Wichita-Kansas et Pittsburg-Pennsylvanie), pourront suffire aux produits

11. Excluant l'année 2012.

aéronautiques pour dominer les exportations destinées au marché américain au cours des prochaines années.

Malgré sa dépendance aux importations de pétrole brut, notamment à partir des États-Unis au cours des deux dernières années (la part des États-Unis dans les importations de pétrole brut du Québec est passée de 7,9 % en 2013 à 52,3 % en 2014, puis à 54,1 % en 2015), le Québec se reprend en exportant vers ces derniers en moyenne 2 milliards de dollars annuellement de produits raffinés de pétrole (SH2710) entre 2011 et 2015.

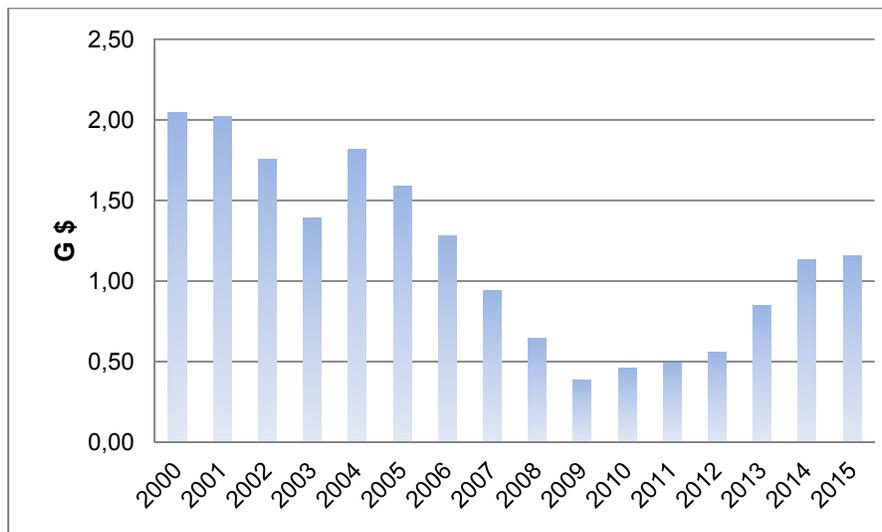
Le cuivre est une autre ressource minière qui a soutenu la croissance des exportations internationales du Québec au cours des dernières années malgré un contexte économique international difficile pour l'ensemble des métaux. Le cuivre a fait son apparition parmi les dix principaux produits exportés vers les États-Unis depuis le milieu des années 2000, soit sous forme affinée et alliage (SH7403), soit sous forme de fils (SH7408). Les exportations internationales de cuivre du Québec sont d'ailleurs pratiquement destinées au marché américain (88 % en 2009 et 89,4 % en 2015).

Des relations commerciales tendues entre le Canada et les États-Unis concernant les exportations canadiennes (essentiellement le Québec et la Colombie-Britannique) de bois d'œuvre qui remontent à la fin des années 1970¹² et le caractère cyclique de la construction résidentielle ont introduit des phases haussières et baissières des exportations de bois d'œuvre qui s'étalent sur de nombreuses années (graphique 4). La baisse des exportations amorcée en 2004 s'est accélérée jusqu'en 2009 à la suite de l'introduction de droits compensateurs et antidumping dans le cadre de l'Accord de 2006 sur le bois d'œuvre résineux entre le Canada et les États-Unis et de l'implosion de la bulle immobilière en 2007, alors que s'accumulaient les défauts de remboursement des prêts hypothécaires à risque. Le déclin des mises en chantier des résidences neuves aux États-Unis (graphique 5) s'est arrêté en 2009, année aussi où les exportations de bois d'œuvre du Québec avaient atteint un niveau (390 millions de dollars) aussi bas que celui qui était observé au début des années 1990.

Depuis 2009, en plus de la stabilité dans l'accès au marché américain (absence de conflits avec les autorités américaines durant la validité de l'Accord), les exportations de bois d'œuvre ont bénéficié de la reprise économique aux États-Unis, laquelle s'est traduite par une forte croissance de la construction résidentielle, surtout à partir de 2011.

12. Les producteurs forestiers américains, regroupés au sein de la Coalition for Fair Lumber Imports, s'insurgeaient contre des droits de coupe trop bas pratiqués au Canada, alors qu'aux États-Unis ceux-ci sont déterminés par un système d'enchères, tant sur les terres publiques que privées. Pour mettre fin aux poursuites, le Canada et les États-Unis ont signé, en septembre 2006, un accord sur le bois d'œuvre résineux dont la durée initiale de sept ans a été prolongée jusqu'en octobre 2015.

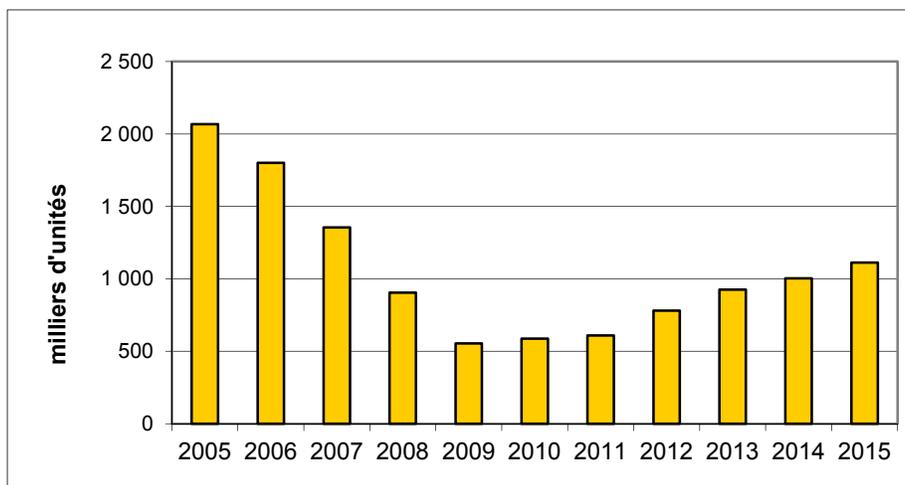
Graphique 7 Exportations de bois d'œuvre vers les États-Unis, 2000 à 2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Au cours des deux dernières années, l'effondrement du prix du baril de pétrole a entraîné une forte dépréciation du dollar canadien, lequel a perdu 21,6 % de sa valeur par rapport au dollar américain entre juillet 2014 et décembre 2015¹³. Malgré des conditions favorables, les exportations de 2015 ont peut-être souffert des limitations de volume stipulées dans l'Accord sur le bois d'œuvre.

Graphique 8 Mises en chantier de résidences privées neuves aux États-Unis, 2005-2015 (milliers d'unités)



Source : U.S. Census Bureau.

13. <http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/moyennes-mensuelles-dix-demieres-annees/>

L'énergie hydroélectrique (SH2716) est un autre produit sur lequel le Québec compte pour embellir sa balance commerciale, mais la croissance de ses exportations est relativement modeste, 19,3 % entre 2009 et 2015, ce qui donne un taux de croissance annuel moyen d'à peine 3 %. Même si le niveau de l'activité économique n'est pas neutre, les ventes d'électricité sont plutôt sensibles aux conditions climatiques, de sorte que le plus bas niveau n'a pas été atteint en 2009 comme pour la plupart des autres biens exportés, mais en 2011¹⁴. Si les changements climatiques nuisent aux exportations de l'énergie électrique (hivers plus doux¹⁵), les efforts déployés par le gouvernement américain pour réduire les émissions de gaz à effet de serre forceront les entreprises et d'autres opérateurs économiques à réduire leur empreinte environnementale en adoptant des technologies vertes et en faisant plus de place aux énergies renouvelables¹⁶ (dont l'hydroélectricité) dans leur bilan énergétique.

Dans un tel contexte de lutte contre les changements climatiques, ce bilan est encore malheureusement largement dominé par les énergies fossiles (tableau 10), lesquelles comblaient en 2015 un peu plus de 81 % des besoins énergétiques de l'économie américaine. Même la source la plus polluante qu'est le charbon n'a vu sa part baisser que d'à peine 5 points de pourcentage depuis 2009. Le charbon est surtout utilisé comme combustible dans les centrales électriques dont il est toujours le principal intrant (37 %).

Malgré les pressions environnementales, la faible croissance économique mondiale et l'abondance de ces ressources limiteront la hausse de leurs prix, ce qui stabiliserait leur part de marché à court et à moyen terme. Par conséquent, les perspectives de croissance des ventes d'électricité seront à leur tour limitées durant cet horizon temporel. Les coûts de développement de nouveaux projets hydroélectriques ainsi que ceux reliés à l'expansion du réseau de distribution en sol américain sont d'autres obstacles difficiles à surmonter.

Tableau 10 Consommation énergétique des États-Unis par sources, 2015

Unité en quadrillions (10 ¹⁵) de BTU					
	Pétrole	Gaz naturel	Charbon	Nucléaire	Énergies renouvelables
Quantité	35,4	28,3	15,6	8,3	9,7
Part (%)	36,3	29,1	16,0	8,6	9,9

Source : U.S. Energy Information Administration, *Monthly Energy Review*, (Avril 2016).

Si l'industrie de la construction ou d'assemblage automobile (SH8703) est absente du paysage industriel québécois depuis 2002, on ne peut en dire autant de celle du transport de marchandises (SH8704). En 2015, les exportations de cette dernière catégorie de véhicules ont presque triplé (198,3 %) par rapport à 2009, atteignant près de 1,3 milliard de dollars.

14. Le taux de croissance annuel moyen grimpe à près de 11 % entre 2011 et 2015.

15. Selon la US Environmental Protection Agency, 2014 a été l'année la plus chaude de l'histoire et 14 des 15 années les plus chaudes appartiennent au début de ce siècle.

16. L'hydroélectricité, l'énergie solaire, l'énergie éolienne, la biomasse et la géothermie.

Pour terminer, notons que parmi les principaux produits exportés en 2015, seuls les papiers et cartons non couchés ni enduits (SH4802) et, à un degré moindre, les circuits intégrés électroniques (SH8542) ont vu leurs exportations diminuer par rapport à 2009.

2.4.2.1 Les principales destinations des principaux produits exportés en 2015

Sur les 12 produits du tableau 11, on en compte 10 qui ont pour principale destination soit la Nouvelle-Angleterre, soit la division Atlantique, ou les deux (cas de l'énergie électrique par exemple). En effet, seuls les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (SH8411) et les véhicules automobiles de transport de marchandises (SH8704) n'ont pas obéi à cette règle en 2015.

Tableau 11 Principales destinations des principaux produits exportés en 2015, (M\$)

Description des produits (SH4)	Total	Division	Valeur	(%)
8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	5 613,3	Nouvelle-Angleterre	1 733,8	30,9
		Centre Nord-Est	1 701,1	30,3
7601 Aluminium sous forme brute	5382,3	Centre Sud-Est	2 194,9	40,8
		Atlantique	1 592,9	29,6
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1 931,5	Côte Sud-Est	540,9	28,0
		Centre Sud-Est	259,8	13,5
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	1 755,3	Atlantique	711,1	40,5
		Nouvelle-Angleterre	451,0	25,7
7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	1 392,3	Côte Sud-Est	540,5	38,8
		Atlantique	497,5	35,7
2716 Énergie électrique	1 349,2	Nouvelle-Angleterre	932,3	69,1
		Atlantique	416,9	30,9
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1 296,2	Centre Nord-Est	205,3	15,8
		Centre Nord-Ouest	189,1	14,6
4407 Bois sciés ou dédossés, longs, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm	1 158,0	Côte Sud-Est	330,6	28,5
		Nouvelle-Angleterre	240,9	20,8
1806 Chocolat et autres préparations alimentaires contenant du cacao	997,8	Atlantique	346,3	34,7
		Nouvelle-Angleterre	274,8	27,5
8542 Circuits intégrés électroniques	994,1	Nouvelle-Angleterre	957,0	96,3
		Atlantique	10,0	1,0
4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	957,9	Centre Nord-Est	319,4	33,3
		Atlantique	251,2	26,2
7408 Fils de cuivre	863,9	Atlantique	483,8	56,0
		Centre Nord-Est	279,5	32,4
TOTAL États-Unis	58 815,6			

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

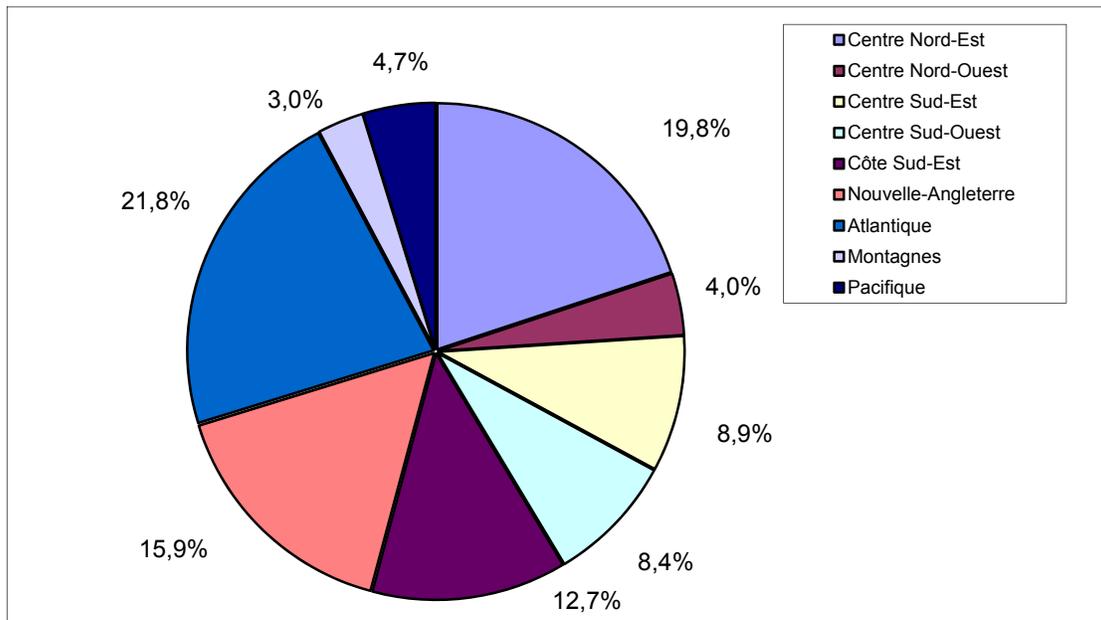
S'il est rare que les deux principales destinations récoltent 100 % des exportations du Québec, comme c'est le cas pour l'énergie électrique, il est encore plus rare que cet exploit soit accompli par une seule division. La Nouvelle-Angleterre s'en est toutefois approchée en réceptionnant 96,3 % des exportations de circuits intégrés électroniques (SH8542). L'axe du commerce Nord-Sud regroupant les quatre divisions (Nouvelle-Angleterre, la division Atlantique, la Côte Sud-Est et le Centre Sud-Est) longeant ce corridor est le plus prolifique, obtenant 82,6 % des exportations destinées aux deux premières divisions.

2.5 LES EXPORTATIONS PAR DIVISIONS

2.5.1 Les exportations par divisions en 2015 et variation par rapport à 2009

En 2015, les exportations de marchandises du Québec vers les États-Unis se sont élevées à 58,8 milliards de dollars. Leur ventilation par division (tableau 12) montre que le commerce de proximité prend tout son sens, puisque 57,5 % de ces exportations sont dirigées vers les trois divisions limitrophes (la Nouvelle-Angleterre, la division Atlantique et le Centre Nord-Est). De plus, on remarque que les exportations se font dans un corridor nord-sud le long de la côte est américaine. Ainsi, en ajoutant la Côte Sud-Est et le Centre Sud-Est aux trois divisions mentionnées précédemment, c'est 79 % des exportations qui sont livrées le long de ce corridor.

Graphique 9 Les exportations de marchandises par divisions en 2015 (parts en %)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Les exportations vers les divisions de l'ouest sont de moindre importance (4,5 milliards de dollars ou 7,7 %), mais elles ont tout de même augmenté de 50 % par rapport à 2009. C'est d'ailleurs le taux de croissance autour duquel gravite la plupart des taux par divisions (le plus faible étant de 26,6 % attribué au Centre Nord-Ouest).

Tableau 12 Les exportations par divisions en 2015 et variation par rapport à 2009

Division	2015		2009		Variation	
	Valeur (G\$)	Part (%)	Valeur (G\$)	Part (%)	Valeur (G\$)	%
Atlantique	12,8	21,8	8,8	21,9	4,0	45,5
Nouvelle-Angleterre	9,4	15,9	7,0	17,4	2,4	34,1
NORD-EST	22,2	37,8	15,8	39,3	6,4	40,5
Côte Sud-Est	7,5	12,7	5,3	13,1	2,2	41,6
Centre Sud-Ouest	5,0	8,4	3,1	7,8	1,8	58,8
Centre Sud-Est	5,2	8,9	3,2	8,0	2,0	61,6
SUD	17,6	30,0	11,6	28,9	6,0	51,8
Centre Nord-Est	11,6	19,8	7,2	17,8	4,5	62,3
Centre Nord-Ouest	2,4	4,0	1,9	4,6	0,5	26,6
MIDWEST	14,0	23,8	9,0	22,4	5,0	54,9
Pacifique	2,8	4,7	1,9	4,7	0,9	46,9
Montagnes	1,8	3,0	1,1	2,8	0,6	55,5
OUEST	4,5	7,7	3,0	7,5	1,5	50,1
Autres États	0,5	0,8	0,8	1,9	-0,3	-37,6
TOTAL États-Unis	58,8	100,0	40,2	100,0	18,6	46,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

2.5.2 Les exportations par divisions et par modes de transport

Si les exportations destinées aux États-Unis sont acheminées par *route* dans une large proportion (62,6 %), cette part est encore plus élevée pour celles dirigées vers la division Atlantique (77,2 %) et même la division Pacifique (68,8 %). Selon les données du tableau 13, le mode de transport routier est le premier auquel ont eu recours les exportateurs québécois en 2015 pour desservir leurs clients à travers les 9 divisions.

Dépendamment de la distance mais aussi de la nature des marchandises transportées, les modes de transport *ferroviaire* et *aérien* se disputent le deuxième rang sur plusieurs destinations, telles le Centre Nord-Est, le Centre Nord-Ouest et la division Pacifique. Fait inusité, la part de 21,3 % du mode aérien dans les exportations vers la Nouvelle-Angleterre est contre-intuitive au regard de seulement 6,9 % récolté par le chemin de fer. Toutefois, les doutes seront vite dissipés lorsque l'on découvre que 10,2 % de toutes les exportations du Québec vers cette division sont constituées de circuits intégrés électroniques.

Le mode ferroviaire était le premier mode pour les exportations destinées au Centre Sud-Est entre 2009 et 2013, puisque sa part s'est maintenue au-dessus de 50 % durant cette

période, avec un sommet de 60,5 % en 2011. Il n'a été devancé en 2014 par le mode routier que par 4/10 de point de pourcentage. Cette domination puise son origine dans la nature des biens exportés vers cette division, lesquels sont essentiellement constitués de l'aluminium sous forme brute, dont la part a oscillé entre 41,3 % et 51,9 % depuis 2009.

Tableau 13 Les exportations par divisions et par modes de transport, 2015 (G\$)

Division	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres		Total
	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	
Centre Nord-Est	2,0	17,6	1,8	15,1	0,5	4,5	7,3	62,8	0,0	0,0	11,6
Centre Nord-Ouest	0,3	12,8	0,3	12,5	0,0	0,0	1,8	74,6	0,0	0,0	2,4
Centre Sud-Est	0,0	1,0	2,5	47,2	0,0	0,0	2,7	51,8	0,0	0,0	5,2
Centre Sud-Ouest	1,4	27,8	0,6	12,3	0,6	12,1	2,4	47,8	0,0	0,0	5,0
Côte Sud-Est	0,8	10,7	2,0	26,7	0,4	5,4	4,3	57,1	0,0	0,0	7,5
Nouvelle-Angleterre	2,0	21,3	0,6	6,9	0,1	1,6	5,7	60,3	0,9	9,9	9,4
Atlantique	0,2	1,3	1,5	11,5	0,9	6,7	9,9	77,2	0,4	3,2	12,8
Montagnes	0,7	39,3	0,1	4,8	0,0	1,2	1,0	54,6	0,0	0,0	1,8
Pacifique	0,4	15,9	0,4	12,9	0,1	2,5	1,9	68,8	0,0	0,0	2,8
TOTAL États-Unis	7,9	13,4	9,7	16,4	2,6	4,5	36,8	62,6	1,8	3,0	58,8

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

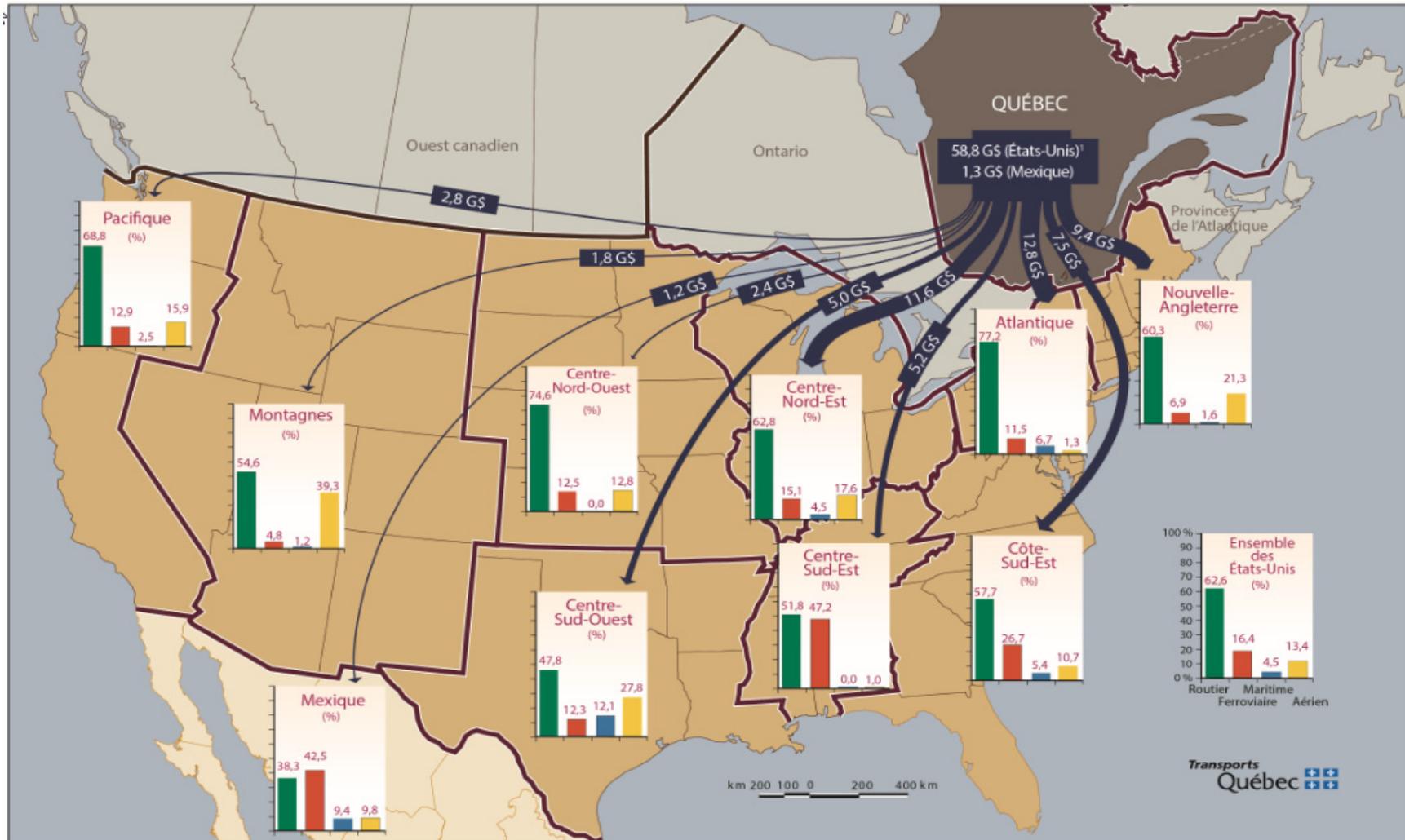
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

Le mode aérien, quant à lui, se démarque dans les exportations vers la division des Montagnes (39,3 %), dont le relief rend difficile l'accès par chemin de fer, le Centre Sud-Ouest, ainsi que la Nouvelle-Angleterre, comme mentionné précédemment.

Enfin, le **transport maritime** n'a récolté qu'une part de 4,5 % des exportations vers les États-Unis, mais il a réussi à combler 12,1 % des besoins en transport vers le Centre Sud-Ouest (presque à égalité avec le ferroviaire) et 6,7 % de ceux vers la division Atlantique. La voie maritime Saint-Laurent–Grands-Lacs est aussi mise à contribution pour desservir le Centre Nord-Est.

Quant au mode **Autres**, il fait référence essentiellement au transport de l'électricité et il est concentré dans les exportations vers la Nouvelle-Angleterre et la division Atlantique, au sein desquelles il représenterait respectivement 9,9 % (devant le chemin de fer et le maritime réunis) et 3,2 %.

Carte 2 Exportations du Québec vers les divisions américaines, le Mexique et les parts modales, 2015 (G\$)



1 : Comprend la catégorie «Autres États» qui n'est pas incluse dans les neuf régions de recensement.
Sources : Statistique Canada, Commerce international des marchandises. Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable. Février 2016.

Compilée et réalisée par le Service de l'économie, de la prospective et des stratégies
Direction de la planification
Mai 2016

2.6 LES EXPORTATIONS PAR ÉTATS

2.6.1 Les principaux États en 2015 et variation par rapport à 2009

En 2015, les exportations de marchandises du Québec vers les États-Unis se sont élevées à 58,8 milliards de dollars, dont près de la moitié (46,5 %) étaient dirigés vers 18 principaux États¹⁷. Ce groupe (tableau 14) est largement dominé par l'État de New York qui en accapare 11,6 % (6,8 milliards de dollars), suivi de l'Ohio et du Texas. Les exportations destinées à chacun des 6 premiers États sont supérieures à celles destinées à la Chine (2,7 milliards de dollars), la première destination internationale (hors États-Unis) des produits d'origine québécoise. En d'autres termes, dans un classement pays-États, la Chine n'arrivera qu'au septième rang des principales destinations des exportations du Québec.

Tableau 14 Principaux États de destination des exportations en 2015 et variation par rapport à 2009 (G\$)

État	2015		2009		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
New York	6,8	11,6	4,6	11,3	49,7
Ohio	4,5	7,7	1,8	4,4	155,0
Texas	4,0	6,8	2,5	6,2	62,3
Pennsylvanie	3,6	6,2	2,7	6,6	35,9
Vermont	3,0	5,2	2,3	5,6	33,9
Tennessee	3,0	5,2	2,1	5,1	47,9
Connecticut	2,6	4,5	1,8	4,4	47,2
New Jersey	2,4	4,0	1,6	3,9	49,5
Illinois	2,3	4,0	1,9	4,7	22,7
Michigan	2,1	3,6	1,9	4,7	11,1
Massachusetts	2,0	3,4	1,2	2,9	68,5
Californie	1,7	3,0	1,2	2,9	49,9
Géorgie	1,7	2,9	1,2	3,0	40,6
Indiana	1,5	2,6	1,0	2,5	53,9
Kentucky	1,5	2,5	0,8	2,0	81,2
Floride	1,2	2,1	0,8	1,9	64,5
Caroline du Nord	1,2	2,0	0,9	2,2	30,0
Wisconsin	1,1	1,9	0,6	1,5	89,7
Sous-total	46,5	79,0	30,6	76,0	52,0
Autres États	12,3	21,0	9,6	24,0	27,9
Total États-Unis	58,8	100,0	40,2	100,0	46,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

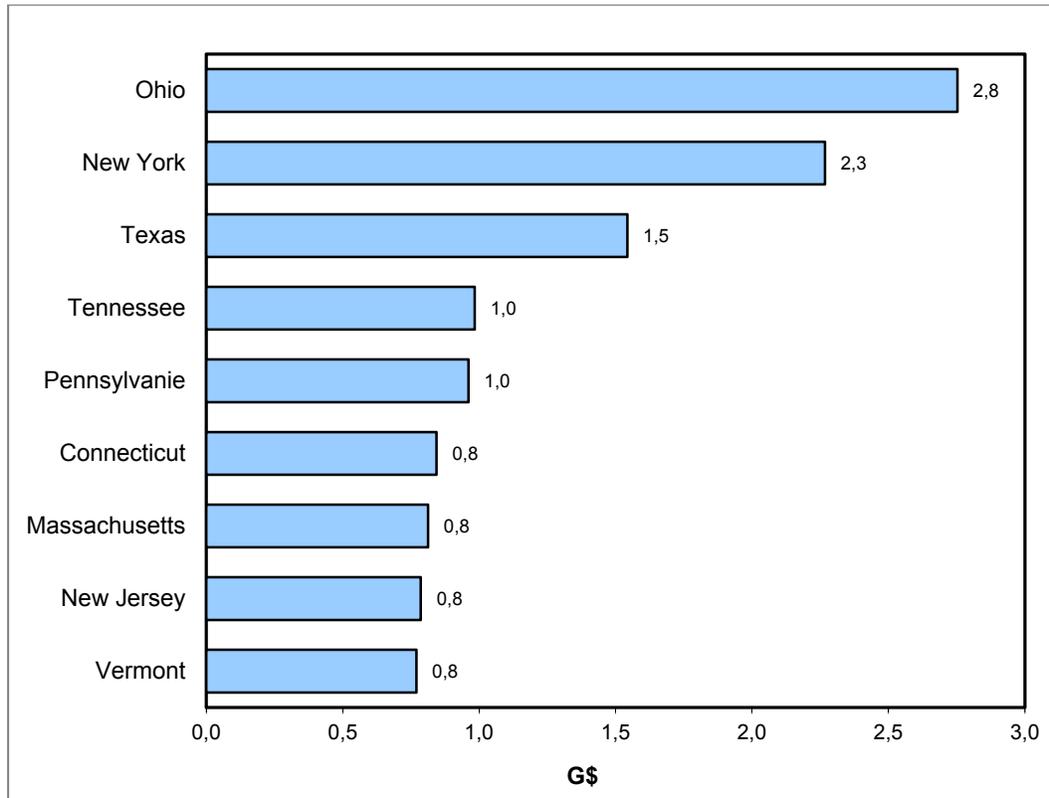
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

17. États vers lesquels les exportations du Québec sont supérieures à un milliard de dollars.

La croissance de 46,2 % des exportations du Québec vers les États-Unis par rapport à 2009 a fait naître de nouveaux débouchés permettant ainsi à cinq nouveaux États (l'Indiana, le Kentucky, la Floride, la Caroline du Nord et le Wisconsin) de faire leur entrée parmi les principales destinations en 2015 par rapport à 2009. Le New Hampshire est le seul État qui a perdu ce privilège. Si généralement les exportations par États ont toutes crû à des degrés respectables par rapport à 2009, celles qui étaient destinées au Michigan sont demeurées relativement stables, alors que celles qui étaient dirigées vers l'Ohio ont réalisé la meilleure performance en pourcentage et en valeur, permettant ainsi à cet État de passer de la neuvième place en 2009 à la deuxième en 2015.

Le graphique 10 présente la liste des États vers lesquels les exportations ont augmenté d'au moins 800 millions de dollars entre 2009 et 2015. Ensemble, ces 8 États comptent pour près des trois quarts de la hausse enregistrée par les 18 principaux États ou 63 % de la hausse des exportations vers les États-Unis.

Graphique 10 Les plus fortes hausses en valeur des exportations par États, 2015 par rapport à 2009 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

2.6.1.1 Les produits exportés vers les principaux États

Le tableau 15 présente les deux premiers produits exportés par le Québec vers chacun des 18 principaux États. Même si, pour la majeure partie des États, la part de leur premier produit importé du Québec dépasse rarement 30 %, il y a fort à parier que certains comblent tout de même l'essentiel de leurs besoins en consommations intermédiaires au moyen de produits québécois. L'exemple documenté est celui du Tennessee, dont 46,1 % des importations à partir du Québec sont consacrées à l'aluminium sous forme brute, laquelle somme représente 100 % de ses importations de ce produit. En effet, on arrive à pareil constat après avoir converti en dollars canadiens¹⁸ les importations totales par produits du Tennessee telles qu'elles sont fournies par le U.S. Census Bureau¹⁹.

Le Kentucky est probablement dans une situation similaire à celle du Tennessee, puisqu'une forte proportion des exportations qui lui sont destinées est constituée d'aluminium sous forme brute (42 %). Ce produit est aussi le premier à être exporté vers l'État de New York (18,6 %), le Michigan (16,4 %) et, enfin, la Pennsylvanie (8,7 %). Certains de ces États se distinguent par la grande place qu'occupe l'industrie automobile dans leurs activités économiques, laquelle fait de plus en plus de place à l'aluminium dans la fabrication de pièces mécaniques. Le Michigan est, à cet effet, le parfait exemple d'une économie qui dépend du secteur automobile (SH87), lequel représente 40,7 % de ses exportations de 2015.

Les produits de la navigation aérienne ou spatiale (SH8802) sont les seuls à pouvoir rivaliser avec l'aluminium sous forme brute en ce qui a trait à la fréquence d'apparition dans les deux premières positions des principaux produits exportés. Particulièrement, l'industrie aérospatiale est fortement représentée dans les exportations vers le Connecticut (65,9 %), l'Ohio (34,2 %) et le Texas (27,6 %).

Les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz composent eux aussi une bonne partie des exportations destinées à certains États, dont le Kentucky (16,5 %), la Floride (12,9 %) et, à un degré moindre, le Michigan (5,7 %).

À l'exception des produits du cuivre (SH7403 et SH7408), les autres produits font rarement plus d'une apparition à titre de premier ou de deuxième produit exporté vers un État important. C'est le cas du bois d'œuvre et de l'électricité.

18. <http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/moyennes-mensuelles-dix-dernieres-annees/>

19. <https://usatrade.census.gov/data/Perspective60/Dim/dimension.aspx>

Tableau 15 Les premiers produits exportés vers les principaux États, 2015 (G\$)

État	G \$	Description des produits (SH4)	Part (%)
New York	6,8	7601 Aluminium sous forme brute	18,6
		7106 Argent, sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre	7,3
Ohio	4,5	8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	34,2
		7601 Aluminium sous forme brute	8,0
Texas	4,0	8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	27,6
		2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que brutes	9,2
Pennsylvanie	3,6	7601 Aluminium sous forme brute	8,7
		1806 Chocolat et autres préparations alimentaires contenant du cacao	4,7
Vermont	3,0	8542 Circuits intégrés électroniques	31,2
		2716 Énergie électrique	23,2
Tennessee	3,0	7601 Aluminium sous forme brute	46,1
		3004 Médicaments constitués de produits mélangés ou non-	15,6
Connecticut	2,6	8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	65,9
		8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	4,9
New Jersey	2,4	7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	17,0
		2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que brutes	10,2
Illinois	2,3	4802 Papiers et cartons, non couchés ni enduits, des types utilisés pour l'écriture, l'impression, etc.	6,9
		4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	3,3
Michigan	2,1	7601 Aluminium sous forme brute	16,4
		8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	5,7
Massachusetts	2,0	4407 Bois sciés ou dédossés longs, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm	6,6
		7108 Or (y compris l'or platiné), sous formes brutes ou mi-ouvrées	6,3
Californie	1,7	8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	6,3
		8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. parties des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	3,4
Géorgie	1,7	7408 Fils de cuivre	29,0
		8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	5,2
Indiana	1,5	7408 Fils de cuivre	11,6
		7403 Cuivre affiné et alliage de cuivre sous forme brute	8,7
Kentucky	1,4	7601 Aluminium sous forme brute	42,0
		8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	16,5
Floride	1,2	8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	12,9
		8802 Autres véhicules aériens, véhicules spatiaux (y compris les satellites) et leurs véhicules lanceurs et véhicules sous-orbitaux	4,7
Caroline du Nord	1,2	4407 Bois sciés ou dédossés longs, tranchés ou déroulés, d'une épaisseur excédant 6 mm	11,9
		9901 Transactions spéciales	5,4
Wisconsin	1,1	4703 Pâtes chimiques de bois, à la soude ou au sulfate, autres que les pâtes à dissoudre	8,3
		4810 Papiers et cartons couchés au kaolin ou à d'autres substances inorganiques	6,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

2.6.1.2 Les exportations par États et par modes de transport

Sur les 18 États présentés au tableau 16, le mode de transport routier n'est relégué au deuxième rang qu'à deux reprises. Il s'agit des exportations destinées au Connecticut où la forte représentation des produits de haute technologie (part de 65,9 %) a permis au transport aérien de réaliser sa meilleure performance en se méritant 67,4 % de ces exportations. Le transport ferroviaire, quant à lui, a obtenu le premier rang en assurant l'acheminement de 51,4 % des exportations vers le Tennessee. Dans ce cas, les avantages de recourir au transport ferroviaire sont réunis, à savoir la longue distance et le fait que l'aluminium sous forme brut soit le premier produit exporté (46,1 %) vers cet État.

Si le transport ferroviaire occupe généralement la deuxième position, il est largement déclassé par le transport aérien dans les exportations vers le Texas et l'Ohio et à un degré moindre dans celles destinées à la Floride et à la Californie.

Finalement, le transport maritime obtient la deuxième place dans les exportations vers l'État de New York, lesquelles sont constituées à hauteur de 9,1 % d'aluminium sous forme brute. Sachant que les deux-tiers de la production québécoise d'aluminium primaire proviennent des régions de la Côte-Nord et du Saguenay-Lac-Saint-Jean, emprunter la voie maritime du Saint-Laurent pour relier les différents ports de la Côte-Est américaine constitue un atout.

Tableau 16 Les exportations par États et par modes de transport, 2015 (M\$)

État	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres	
	Valeur	(%)	Valeur	(%)	Valeur	(%)	Valeur	(%)	Valeur	(%)
New York	58,3	0,9	278,8	4,1	620,8	9,1	5 449,9	79,9	416,9	6,1
Ohio	1 592,4	35,2	414,3	9,1	450,9	10,0	2 071,0	45,7	0,0	0,0
Texas	1 312,0	32,6	446,0	11,1	498,3	12,4	1 765,1	43,9	0,0	0,0
Pennsylvanie	62,4	1,7	705,7	19,4	0,0	0,0	2 865,2	78,9	0,0	0,0
Vermont	3,9	0,1	73,5	2,4	0,0	0,0	2 255,5	74,2	705,0	23,2
Tennessee	22,8	0,8	1 559,0	51,4	0,0	0,0	1 453,1	47,9	0,3	0,0
Connecticut	1 774,0	67,4	129,8	4,9	128,8	4,9	598,6	22,8	0,0	0,0
New Jersey	46,2	1,9	490,2	20,6	241,2	10,2	1 596,3	67,2	0,0	0,0
Illinois	181,9	7,8	394,5	16,9	12,5	0,5	1 750,8	74,8	0,0	0,0
Michigan	151,7	7,2	515,2	24,5	43,1	2,1	1 392,8	66,2	0,0	0,0
Massachusetts	193,9	9,7	229,0	11,5	4,9	0,2	1 570,9	78,6	0,0	0,0
Californie	272,1	15,6	211,6	12,1	5,7	0,3	1 255,6	72,0	0,0	0,0
Géorgie	152,6	9,0	730,2	43,0	7,6	0,4	808,2	47,6	0,0	0,0
Indiana	108,6	7,1	202,0	13,2	4,0	0,3	1 217,3	79,5	0,0	0,0
Kentucky	9,7	0,7	663,4	45,6	0,0	0,0	782,2	53,7	0,0	0,0
Floride	242,7	19,5	155,1	12,4	28,5	2,3	819,7	65,8	0,0	0,0
Caroline du Nord	79,8	6,8	294,1	25,2	10,2	0,9	783,4	67,1	0,0	0,0
Wisconsin	12,0	1,1	229,1	20,5	7,2	0,6	868,8	77,8	0,0	0,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

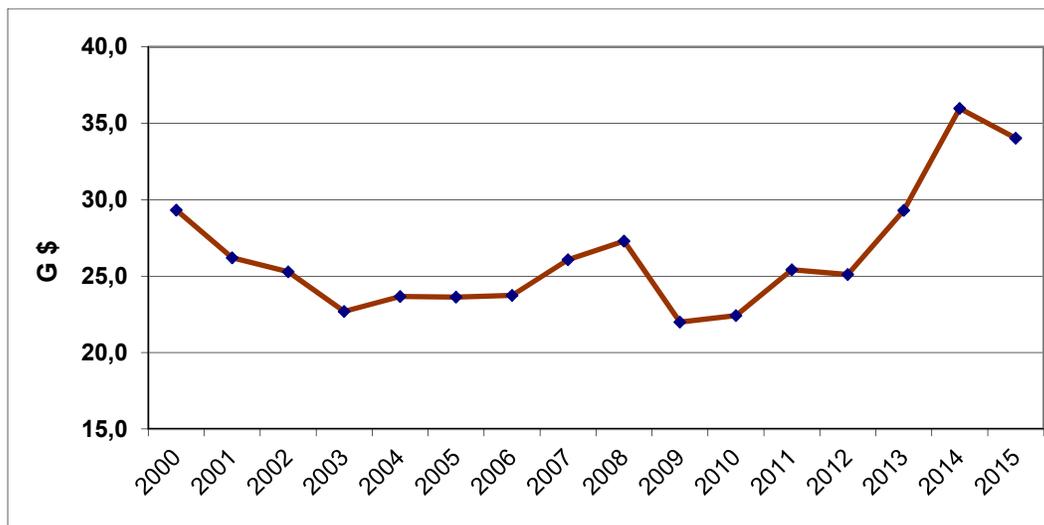
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3. LES IMPORTATIONS DE MARCHANDISES DU QUÉBEC À PARTIR DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE

3.1 HISTORIQUE DES IMPORTATIONS À PARTIR DES ÉTATS-UNIS

Hormis la chute généralisée des importations internationales de marchandises du Québec en 2009 et leur léger fléchissement en 2015, la variation de ces dernières a toujours évolué en territoire positif depuis 2003. La diversification des sources d’approvisionnement du Québec a introduit plus de volatilité dans les importations en provenance des États-Unis (graphique 11), mais aussi un déphasage de leur évolution par rapport à celle de leur part. En d’autres termes, alors que les importations étaient à la hausse entre 2003 et 2007, leur part, quant à elle, était en baisse, passant de 36,4 % à 32,4 % durant cette période. De plus, même si la baisse des importations à partir des États-Unis s’est arrêtée en 2009, celle de leur part n’a pris fin qu’en 2010 (graphique 12).

Graphique 11 Évolution des importations de marchandises à partir des États-Unis, 2000-2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Après le creux de 2009, les importations à partir des États-Unis ont complètement effacé les effets de la crise en 2013 et ont poursuivi leur ascension pour atteindre un nouveau sommet de 36 milliards de dollars en 2014, avant de se replier légèrement (-5,4 %) en 2015. La hausse record de 22,8 % des importations en 2014 repose en grande partie sur celles du pétrole brut (voir section 3.4.1). Malgré ce record, la part est tout de même demeurée inférieure à son niveau du début des années 2000. Ce n'est que depuis 2010 que la part reflète fidèlement l'évolution de la valeur nominale des importations, ce qui laisse présumer une moins forte substitution entre les sources d'approvisionnement.

Graphique 12 Part des États-Unis dans les importations internationales de marchandises du Québec, 2000-2015

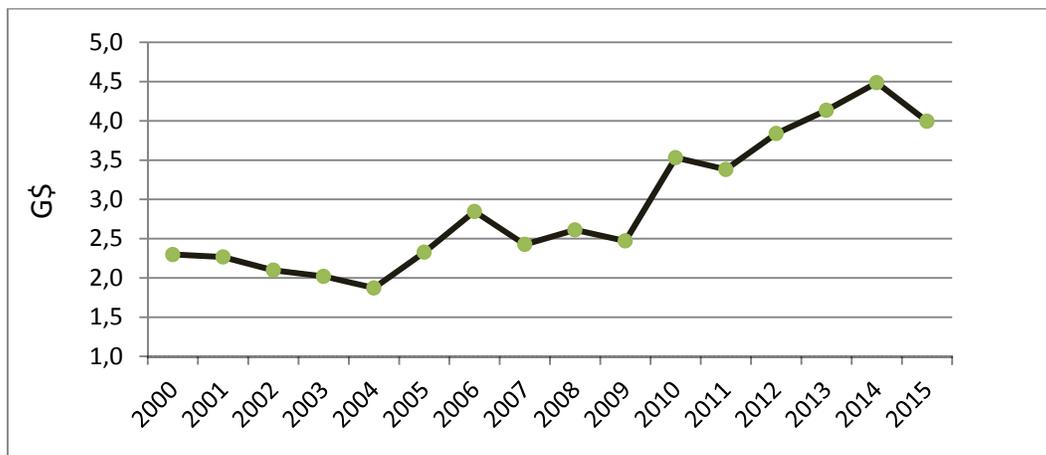


Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.2 HISTORIQUE DES IMPORTATIONS À PARTIR DU MEXIQUE

En constante progression depuis 2004, les importations à partir du Mexique n'ont baissé que de 5,4 % durant la crise économique et financière de 2008-2009, ce qui est loin des baisses de 2007 (-14,8 %) et de 2015 (-11,0 %). Les investissements directs étrangers qui affluent dans l'industrie aérospatiale et celle de la construction automobile mexicaines, jumelés à la dépréciation du peso (-12,2 % durant les six premiers mois de 2016), stimuleront davantage les importations québécoises à partir du Mexique.

Graphique 13 Évolution des importations de marchandises à partir du Mexique, 2000-2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.
Compilation : Service de l'économie, de la prospective et des stratégies.

3.3 LES IMPORTATIONS À PARTIR DES ÉTATS-UNIS ET DU MEXIQUE PAR MODES DE TRANSPORT

Avec une part de 48,6 % de la valeur des importations à partir des États-Unis et de 50,9 % de celles en provenance du Mexique, le mode routier domine largement les autres modes. Si la distance entre des marchés contigus favorise généralement le mode ferroviaire (ce que reflète sa part de 36 % des importations à partir du Mexique), la nature des biens transportés et l'accessibilité sont aussi des variables clés dans le choix du mode de transport.

Dans le cas des importations à partir des États-Unis, la forte progression des importations de pétrole brut à partir du Texas (dont au cours des dernières années a permis au mode maritime de se hisser à la troisième place en 2013 et à la deuxième depuis 2014. Nous remarquons toutefois un essoufflement en 2015, puisque la part du mode maritime ne devance que de 3/10 de point de pourcentage celle du ferroviaire. Historiquement, le mode maritime occupait plutôt la quatrième place. Par exemple, sa part n'était que de 5 % en 2009.

Après avoir connu son année de gloire en 2009 (deuxième position avec une part de 17,8 %), le mode aérien est tombé en quatrième place en 2013, position qu'il occupe depuis.

Malgré l'éloignement du marché mexicain, le mode routier arrive tout de même premier. Ce mode de transport a bénéficié de la forte représentation dans les importations, de produits de consommation de masse (ordinateurs, téléviseurs, postes téléphoniques, etc.) et des pièces d'appareils de navigation aérienne ou spatiale (tableau 16). Le mode ferroviaire, quant à lui, est probablement plus approprié pour le transport des véhicules de promenade et des véhicules de transport de marchandises. Ensemble, ces deux modes récoltent 86,9 % de la valeur des importations à partir du Mexique.

Les modes aérien et maritime ne récoltent que 8,8 % et 4,2 %, respectivement.

Tableau 17 Les importations par modes de transport, 2015 (G\$)

Pays	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres		Total
	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	Val.	Part (%)	
États-Unis	4,2	12,3	6,5	19,0	6,6	19,3	16,5	48,6	0,3	0,8	34,0
Mexique	0,4	8,8	1,4	36,0	0,2	4,2	2,0	50,9	0,0	0,1	4,0
Total	4,5	11,9	7,9	20,7	6,7	17,8	18,6	48,8	0,3	0,7	38,0

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

3.4 LES PRINCIPAUX PRODUITS IMPORTÉS EN 2015...

3.4.1 À partir du Mexique et variation par rapport à 2009

En 2015, les importations à partir du Mexique (tableau 18) frisaient les 4 milliards de dollars, dont 44,8 % sont attribués aux véhicules automobiles (transport de personnes et de marchandises). Les importations de véhicules de promenade sont toutefois les seules à avoir dépassé le milliard de dollars. Évaluées à près de 1,1 milliard de dollars (27,1 %) en 2015, elles ont plus que doublé depuis 2009. Chemin faisant, le Mexique est parvenu à devancer les fournisseurs traditionnels du Québec en pareille matière que sont le Japon et l'Allemagne. Au rythme auquel les investissements étrangers ont afflué dans cette industrie au cours des dernières années, le Mexique sera de plus en plus difficile à déloger de sa deuxième place, d'autant plus qu'une bonne partie de ces investissements provient des principaux constructeurs de ces mêmes pays.

Tableau 18 Les principaux produits importés à partir du Mexique en 2015 et variation par rapport à 2009 (M\$)

Description des produits (SH4)	2015		2009		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	1 080,9	27,1	499,4	20,2	116,4
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	707,5	17,7	286,6	11,6	146,9
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	397,1	9,9	92,4	3,7	329,8
8471 Machines automatiques de traitement de l'information et leurs unités	202,3	5,1	109,4	4,4	85,0
8528 Moniteurs et projecteurs; appareils récepteurs de télévision	170,0	4,3	302,8	12,3	- 43,9
8701 Tracteurs (excluant les chariots-tracteurs du n ^o 87.09)	159,1	4,0	30,6	1,2	419,8
8517 Postes téléphoniques d'utilisateurs; autres appareils pour l'émission, la transmission ou la réception de la voix, d'images ou d'autres données	147,8	3,7	68,9	2,8	114,4
Sous-total	2 864,8	71,7	1 390,2	56,3	106,1
Autres produits	1 129,1	28,3	1 080,5	43,7	4,5
TOTAL États-Unis	3 993,8	100,0	2 470,7	100,0	61,7

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Les importations de véhicules de transport de marchandises se sont élevées à 707,5 G\$, ce qui représente 17,7 % des importations à partir du Mexique et place ce dernier au deuxième rang des fournisseurs de tels véhicules. Contrairement aux véhicules de

promenade, le Mexique n'a fait face à aucune concurrence dans ce segment durant la période d'analyse (l'Allemagne occupe la troisième place avec 2,3 %). Même si le Mexique a toujours occupé cette deuxième position, il a tout de même grandement amélioré sa part de marché en la faisant passer de 17,4 % en 2009 à 27,5 % en 2015. Ces gains sont exclusivement réalisés au détriment des États-Unis qui ont vu la leur passer de 80,2 % à 66,3 % durant cette période.

Le Mexique n'est pas moins présent dans l'industrie des pièces détachées ou des parties des appareils de la navigation aérienne ou spatiale avec les investissements de Bombardier tout comme dans celle des appareils électroniques destinés aux ménages.

3.4.2 À partir des États-Unis et variation par rapport à 2009

Fait nouveau dans l'histoire des importations de marchandises à partir des États-Unis, le pétrole brut a fait son entrée dans le groupe des principaux produits importés de ce pays en 2013 (1,1 milliard de dollars), année où les États-Unis ont de leur côté, pour la première fois après deux décennies, produit plus de pétrole brut qu'ils en ont importé. En 2014, ces importations ont culminé à près de 5,9 milliards de dollars, dépassant celles des véhicules automobiles de transport de personnes d'environ 2,3 milliards de dollars. La chute du prix du baril de pétrole se poursuivant en 2015²⁰, le Québec a comblé ses besoins en pétrole brut américain avec une facture inférieure de 36,6 % par rapport à celle de 2014.

Les avantages à s'approvisionner en pétrole brut léger à partir des États-Unis sont multiples, puisque, outre la proximité relative de cette source (économie sur les frais de transport), le prix de ce brut était artificiellement plus bas que le prix international, compte tenu des restrictions qui frappaient ses exportations depuis 1975 et du fait que les raffineries américaines ont été optimisées pour traiter les bruts lourds (du Canada, de l'Arabie saoudite, du Venezuela, de la Colombie et du Mexique) plutôt que les bruts légers.

Contrairement au pétrole brut dont les exportations étaient illégales, les États-Unis étaient, depuis 2006, sauf en 2012, la première source d'approvisionnement du Québec en matière de produits raffinés du pétrole et dont les importations ont dépassé le milliard de dollars depuis 2011.

La débâcle du marché pétrolier mondial puise donc ses origines dans la surabondance de l'offre de pétrole non conventionnel aux États-Unis dans un contexte de faible croissance économique mondiale, le tout sous le regard indifférent (inaction) des pays de l'OPEP, en particulier de l'Arabie saoudite, qui n'ont pas jugé opportun de réduire leur production pour freiner la chute des prix, la conséquence étant que le prix moyen annuel du baril de WTI est passé de 93,17 \$ en 2014 à 48,66 \$ en 2015, soit une baisse de 47,8 % (celle du Brent²¹ a été de 47,1 %).

20. Elle était de près de 44 % entre juin et décembre 2014 (prix spot du baril de WTI à Cushing, Oklahoma)
Source : www.eia.gov.

21. Le Brent est le principal brut de référence à l'échelle mondiale dont le prix sert à fixer celui des autres bruts principalement vendus en Europe, qu'ils proviennent de la mer du Nord, d'Afrique ou du Moyen-Orient. Il est un mélange des principaux bruts produits en mer du Nord (dont la composition ne cesse de s'élargir dans le temps pour assurer sa représentativité). Pour en savoir davantage sur ce sujet, voir la publication : *The Oxford Institute for Energy Studies, An Anatomy of the Crude Oil Pricing System, 2011*.

Les véhicules automobiles (transport de personnes et de marchandises) et leurs pièces détachées récoltent 18,5 % des importations du Québec à partir des États-Unis et forment le groupe qui pèse le plus sur le solde commercial avec ces derniers. Ces importations dépassent les 6,2 milliards de dollars (6,8 milliards si on incluait les pneumatiques neufs en caoutchouc – SH4011).

Tableau 19 Les principaux produits importés à partir des États-Unis en 2015 et variation par rapport à 2009 (M\$)

Description des produits (SH4)	2015		2009		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	3 983,4	11,7	2 180,9	9,9	81,3
2709 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	3 725,9	11,0	2,0	0,0	184 097,4
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	2 109,8	6,2	391,3	1,8	439,1
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1 720,0	5,1	1 366,1	6,2	25,9
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1 708,4	5,0	1 324,7	6,0	29,0
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02	878,5	2,6	545,6	2,5	61,0
9999 Frais de manutention pour services postaux et courrier	849,5	2,5	426,9	1,9	99,0
8542 Circuits intégrés électroniques	759,3	2,2	784,9	3,5	- 3,3
8708 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n ^{os} 87.01 à 87.05	604,3	1,8	378,0	1,7	59,9
4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	559,6	1,6	548,3	2,5	2,1
Sous-total	16 868,6	53,6	7 948,8	35,9	112,2
Autres produits	17 054,6	46,4	14 176,8	64,1	20,3
TOTAL États-Unis	33 923,2	100,0	22 125,6	100,0	53,3

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Après le pétrole brut et ses dérivés ainsi que les véhicules automobiles, les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz sont les quatrièmes en importance pour lesquels le Québec a importé pour plus de 1,7 milliard de dollars à partir des États-Unis en 2015. La dizaine de produits listés au tableau 9, dont les importations individuelles dépassent le demi-milliard de dollars, représente 53,6 % des importations du Québec à partir des États-

Unis, dont 78,5 % reviennent aux cinq premiers. Autrement dit, les importations du Québec sont concentrées dans les cinq premiers produits (13,2 milliards de dollars ou 39 % des importations).

Pour soutenir la croissance de son industrie aérospatiale, le Québec a importé tout près du tiers (28,9 %) des intrants (parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale) dont cette industrie avait besoin à partir des États-Unis.

Signalons enfin que, sur les 10 principaux produits importés en 2015, seuls les circuits intégrés électroniques ont vu leurs importations baisser (-3,3 %) par rapport à 2009. Quant au code SH9999, il est censé représenter les importations non identifiées.

3.4.2.1 Les origines des principaux produits importés en 2015

Si les exportations du Québec prennent souvent le chemin de la Nouvelle-Angleterre et de la division Atlantique, les importations, quant à elles, proviennent des divisions qui jouissent d'un haut niveau d'expertise technologique, d'une forte concentration industrielle ou encore qui sont favorisées par la nature. Le tableau 20 présente les deux premières divisions d'origine de chacun des principaux produits importés des États-Unis en 2015.

Le Centre Nord-Est a toujours été une référence mondiale en matière de construction automobile aux États-Unis. Même si les trois constructeurs qui ont fait la renommée de cette division (General Motors, Chrysler et Ford) ne jouissent plus à l'heure actuelle de la même notoriété dans l'industrie qu'ils ont aidé à façonner, le Centre Nord-Est fournit encore 45,2 % des importations de véhicules de promenade et 60,2 % de celles de véhicules de transport de marchandises. Cette division est aussi le plus grand fournisseur de pièces détachées en provenance des États-Unis (66,4 % ou 401,2 millions de dollars).

L'industrie automobile a aussi sa place dans le Centre Sud-Est qui a réussi à la moderniser malgré la vague de délocalisations qui a déferlé en direction du Mexique, en attirant Toyota pour y implanter sa plus grande usine d'assemblage en dehors du Japon au Kentucky en 2006 pour y produire, entre autres, sa très populaire Camry²². Le Centre Sud-Est (Alabama, Kentucky, Mississippi et Tennessee) est réputé pour ses incitatifs fiscaux aux entreprises et ses faibles coûts de main-d'œuvre, de sorte qu'il n'accuse que 7,6 points de pourcentage de retard, quant à la part des importations du Québec de véhicules de promenade, par rapport au Centre Nord-Est.

Les centres de production des véhicules de transport de marchandises sont par contre beaucoup plus concentrés au Nord, de sorte que, même si le Centre Sud-Est occupe la deuxième place, il accuse (en termes de part) 46,4 points de pourcentage de retard par rapport au Centre Nord-Est.

Les divisions américaines qui recèlent d'importantes ressources extractives dont le Québec a besoin peuvent occuper des positions dominantes dans le marché québécois. C'est notamment le cas du Centre Sud-Ouest (Texas) et le Centre Nord-Ouest (Dakota du Nord) qui fournissent respectivement 89,9 % et 10,1 % du pétrole brut importé des États-Unis en

22. Premier véhicule vendu aux États-Unis en 2015 avec 429 355 unités.
<http://www.statista.com/statistics/276419/best-selling-cars-in-the-united-states>

2015. Le Centre Sud-Ouest fournit aussi au Québec la quasi-totalité (87 %) de ses importations de produits raffinés du pétrole.

Tableau 20 Principales divisions d'origine des produits importés en 2015 (M\$)

Description des produits (SH4)	Total	Division	%
8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	3 983,4	Centre Nord-Est	45,2
		Centre Sud-Est	37,6
2709 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	3 725,9	Centre Sud-Ouest	89,9
		Centre Nord-Ouest	10,1
2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	2 109,8	Centre Sud-Ouest	87,0
		Atlantique	3,8
8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	1 720,0	Nouvelle-Angleterre	31,2
		Centre Nord-Est	26,5
8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	1 708,4	Centre Nord-Est	60,2
		Centre Nord-Ouest	13,8
8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. des n ^{os} 88.01 ou 88.02	878,5	Centre Sud-Ouest	27,4
		Centre Nord-Est	19,1
9999 Frais de manutention pour services postaux et courrier	849,5	Atlantique	100,0
		Pacifique	0,0
8542 Circuits intégrés électroniques	759,3	Nouvelle-Angleterre	97,7
		Pacifique	0,9
8708 Parties et accessoires des véhicules automobiles des n ^{os} 87.01 à 87.05	604,3	Centre Nord-Est	66,4
		Centre Sud-Est	14,3
4011 Pneumatiques neufs, en caoutchouc	559,6	Côte Sud-Est	63,1
		Centre Sud-Est	14,1

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

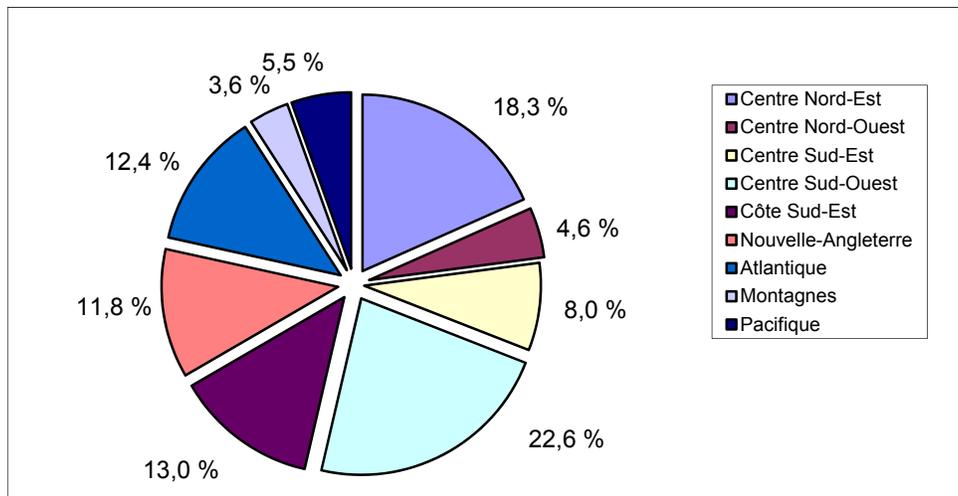
Concernant la haute technologique, si la Silicon Valley a fait la renommée de la Californie dans le secteur des technologies de l'information et des communications, d'autres divisions abritent elles aussi des technopoles d'envergure internationale dans des domaines aussi variés que l'informatique (la Silicon Hills à Austin au Texas), les semi-conducteurs (le Technopark de Dallas et la Silicon Forest à Portland en Oregon), l'aéronautique (Seattle en Oregon) et les circuits intégrés électroniques (Cyber District de Boston).

3.5 LES IMPORTATIONS PAR DIVISIONS

3.5.1 Les importations par divisions en 2015 et variation par rapport à 2009

En 2015, le Centre Sud-Ouest (graphique 14) est la première source des importations du Québec à partir des États-Unis. Cette division a misé au cours des dernières années sur la forte progression des importations de pétrole brut à partir du Texas pour occuper ce premier rang depuis 2013. Selon les données du tableau 20, les importations du Québec à partir de cette division sont passées de 1,8 milliard de dollars en 2009 à 7,7 milliards en 2015, soit un taux de croissance global de 339,4 %. Auparavant, cette première place revenait plutôt au Centre Nord-Est, en grande partie grâce aux importations de véhicules automobiles à partir du Michigan et de l'Ohio, deux États dont les économies reposent en grande partie sur l'industrie automobile. Dans les conditions actuelles d'excédent d'offre de pétrole brut léger sur le marché intérieur américain et la vive concurrence en provenance du Mexique à la suite des plans d'investissements annoncés par plusieurs constructeurs automobiles, dont General Motors et Ford dans le secteur automobile²³, il y a fort à parier que le classement de 2015, pour ce qui est de ces deux divisions, se prolongera encore sur plusieurs années.

Graphique 14 Importations de marchandises par divisions américaines, 2015 (parts en %)



Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016. ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

23. En avril 2015, Ford a annoncé un plan d'investissement de 2,5 milliards de dollars pour la fabrication de moteurs et de boîtes de vitesse de nouvelle génération et de voitures destinées à l'exportation. En décembre 2014, c'était General Motors qui avait dévoilé le sien au montant de 5 milliards de dollars (étalé tout comme celui de Ford jusqu'en 2018) en vue de doubler les capacités de production de ses usines. Quant à Fiat-Chrysler, plusieurs investissements étaient annoncés depuis les 550 millions de dollars de février 2010 pour la construction de la Fiat 500. Le résultat de tous ces investissements est qu'à compter de 2019, plusieurs modèles compacts et de taille moyenne (véhicules à faible marge bénéficiaire) de ces trois constructeurs (surtout Ford et Chrysler) ne devraient plus être assemblés aux États-Unis.

Les divisions limitrophes que sont la Nouvelle-Angleterre et la division Atlantique continuent à alimenter de manière appréciable le marché québécois, mais leur part a régressé d'environ 5 points de pourcentage chacune par rapport à 2009. Concernant le taux de croissance annuel moyen, les importations à partir de ces deux divisions ont plutôt fait du « sur place » (à peine 2 %) durant cette période.

Ayant évolué dans l'ombre de l'une ou l'autre des deux divisions précédentes pendant de nombreuses années, la Côte Sud-Est est finalement devenue en 2015 la troisième source d'approvisionnement du Québec avec une part de 13 % des importations à partir des États-Unis.

À l'exception de la division Pacifique qui a enregistré un très léger recul (- 2,4 %), toutes les autres divisions ont contribué positivement à la hausse de 53,8 % des importations du Québec à partir des États-Unis, entre 2009 et 2015.

Tableau 21 Les importations par divisions en 2015 et variation par rapport à 2009

Division	2015		2009		Variation	
	Valeur (G\$)	Part (%)	Valeur (G\$)	Part (%)	Valeur (G\$)	%
Atlantique	4,2	12,4	3,8	17,2	0,4	11,0
Nouvelle-Angleterre	4,0	11,8	3,6	16,2	0,4	12,0
NORD-EST	8,2	24,2	7,4	33,4	0,8	11,5
Côte Sud-Est	4,4	13,0	3,3	15,0	1,1	33,0
Centre Sud-Ouest	7,7	22,6	1,8	7,9	5,9	339,4
Centre Sud-Est	2,7	8,0	1,5	6,7	1,2	83,0
SUD	14,8	43,6	6,6	29,6	8,3	126,2
Centre Nord-Est	6,2	18,3	4,3	19,6	1,9	43,7
Centre Nord-Ouest	1,6	4,6	1,2	5,4	0,4	31,2
MIDWEST	7,8	22,9	5,5	24,9	2,3	41,0
Pacifique	1,9	5,5	1,9	8,6	0,0	- 2,4
Montagnes	1,2	3,6	0,6	2,9	0,6	92,6
OUEST	3,1	9,1	2,5	11,5	0,5	21,5
Autres États	0,1	0,3	0,1	0,6	0,1	- 18,3
TOTAL États-Unis	34,0	100,0	22,1	100,0	11,9	53,8

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.

ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

3.5.2 Les importations par divisions et par modes de transport

Dans la section 3.3, il a été question des parts modales calculées pour les importations à partir des États-Unis dans leur ensemble. Le tableau 22 ci-dessous précise pour chaque

division la valeur et la part des importations enregistrées sur l'un des quatre principaux modes analysés. Tout comme pour les exportations, la distance, la valeur et la nature des produits importés sont les principaux déterminants du choix du mode de transport.

Sur les neuf divisions qui composent le territoire américain, le mode routier occupe le premier rang dans les importations à partir de quatre d'entre elles, à savoir la Nouvelle-Angleterre (87,5 %), la division Atlantique (82,4 %), la Côte Sud-Est (65,9 %) et le Centre Nord-Est (55,4 %). Ce mode perd un peu de son attrait au profit du mode ferroviaire en raison de la distance ou encore au profit de l'aérien à cause de la nature des produits importés ou encore de contraintes à l'accessibilité. Ainsi, le routier est devancé par le rail dans les importations à partir du Centre Nord-Ouest et par l'aérien dans les importations à partir des divisions Pacifique et Montagnes.

Le dernier rang est généralement occupé par le mode maritime dont la part dépasse rarement les 5 %. Au cours des dernières années, par contre, il a amplement tiré profit de la forte croissance des importations de pétrole brut et de ses dérivés à partir du Centre Sud-Ouest. Ces produits constituent 67,4 % des importations du Québec à partir de cette division, lesquels sont acheminés par bateau dans une proportion de 75,1 %. La carte 3 offre une représentation visuelle des données des tableaux 20 et 21.

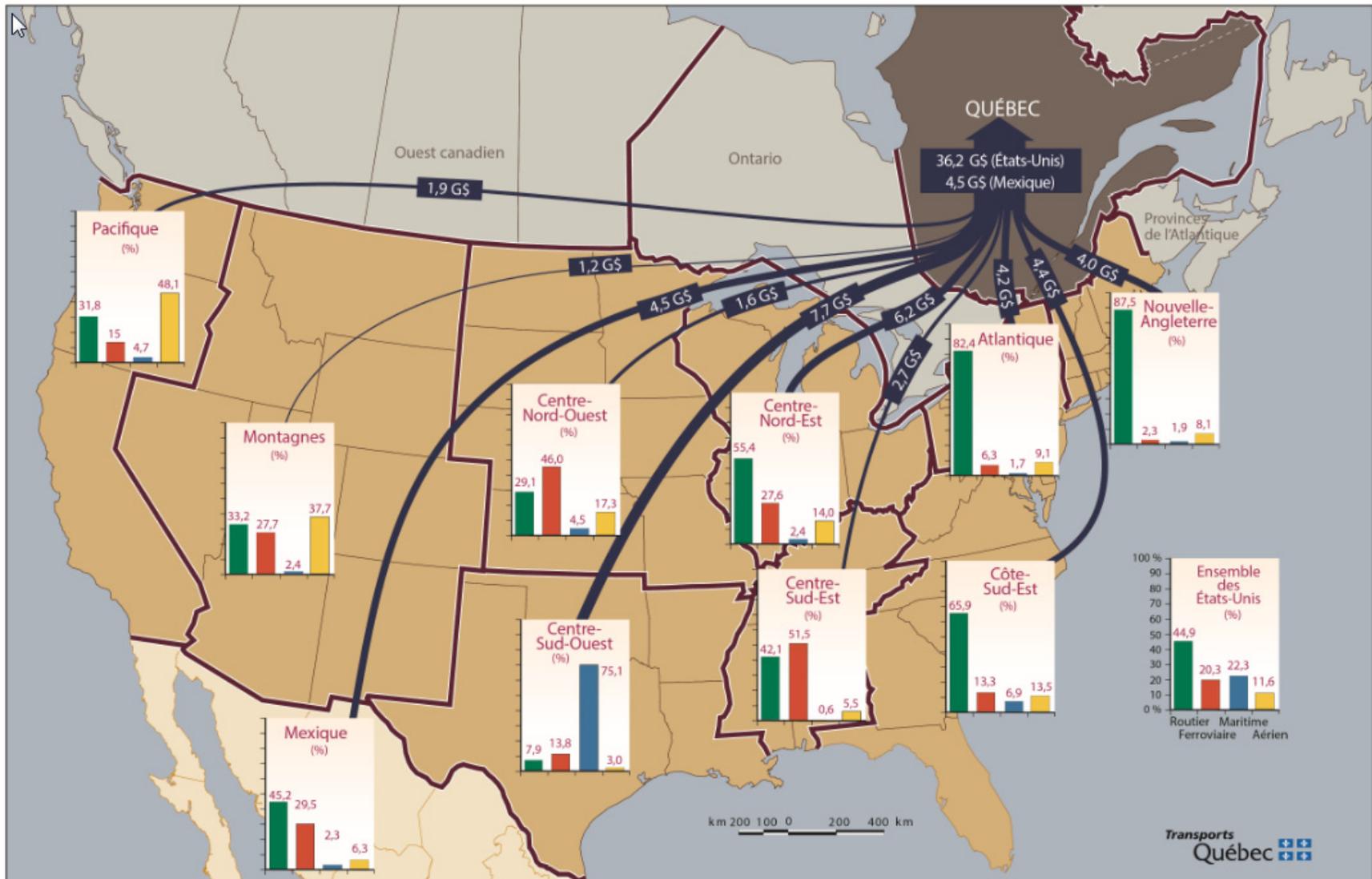
Tableau 22 Les importations par divisions et par modes de transport, 2015 (M\$)

Division	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres	
	Val.	(%)	Val.	(%)	Val.	(%)	Val.	(%)	Val.	(%)
Centre Nord-Est	866,9	14,0	1717,7	27,6	148,7	2,4	3445,7	55,4	40,6	0,7
Centre Nord-Ouest	269,8	17,3	715,9	46,0	70,0	4,5	452,4	29,1	48,7	3,1
Centre Sud-Est	150,5	5,5	1400,7	51,5	15,5	0,6	1143,5	42,1	8,5	0,3
Centre Sud-Ouest	231,2	3,0	1058,9	13,8	5778,8	75,1	605,9	7,9	17,9	0,2
Côte Sud-Est	594,0	13,5	586,5	13,3	305,1	6,9	2904,4	65,9	20,5	0,5
Nouvelle-Angleterre	326,6	8,1	91,4	2,3	76,1	1,9	3506,4	87,5	9,0	0,2
Atlantique	386,1	9,1	265,3	6,3	70,8	1,7	3480,8	82,4	19,9	0,5
Montagnes	456,6	37,1	335,6	27,2	29,2	2,4	409,1	33,2	1,6	0,1
Pacifique	893,0	48,1	278,8	15,0	87,2	4,7	590,0	31,8	8,5	0,5

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Carte 3 Importations du Québec par divisions américaines et le Mexique et parts modales, 2015 (G\$)



Sources : Statistique Canada, Commerce international des marchandises. Institut de la statistique du Québec, Direction des statistiques économiques et du développement durable. Février 2016

Compilée et réalisée par le Service de l'économie, de la prospective et des stratégies
 Direction de la planification
 Avril 2016

3.6 LES IMPORTATIONS PAR ÉTATS

3.6.1 Les principaux États d'origine en 2015 et variation par rapport à 2009

En 2015, les importations de marchandises du Québec à partir des États-Unis se sont élevées à 34 milliards de dollars, dont 63,8 % proviennent d'une douzaine d'États (tableau 23). Si le Texas est la première source des importations du Québec depuis 2011, ce n'est qu'en 2012 qu'il a réellement commencé à distancer l'État de New York comme prétendant à cette position de tête. L'écart entre ces deux États a culminé à près de 5,9 milliards de dollars en 2014, avant de se replier à 4,8 milliards de dollars en 2015 à la suite de la baisse des prix du pétrole brut et de ses dérivés. Cette baisse de prix a contribué à retrancher un peu plus d'un milliard de dollars aux importations totales à partir du Texas par rapport à 2014, mais elles demeurent celles qui ont le plus augmenté (506,6 %) par rapport à 2009. Cet attrait du Texas en 2015 s'est fait au détriment du Dakota du Nord qui a vu ses exportations de pétrole brut vers le Québec chuter de 79,5 % (- 1,45 milliard de dollars) par rapport à 2014²⁴. Dans la foulée de cette baisse, la part du mode ferroviaire dans les importations à partir du Centre Nord-Ouest a perdu 6,7 points de pourcentage par rapport à 2014.

Tableau 23 Principaux États d'origine des importations du Québec en 2015 et variation par rapport à 2009 (G\$)

État	2015		2009		Variation
	Valeur	Part (%)	Valeur	Part (%)	%
Texas	6,82	20,0	1,12	5,1	506,6
Michigan	2,07	6,1	1,43	6,5	45,0
New York	2,05	6,0	1,89	8,5	8,6
Ohio	1,63	4,8	1,07	4,8	53,0
Californie	1,32	3,9	1,33	6,0	- 0,8
Indiana	1,21	3,6	0,87	3,9	39,2
Massachusetts	1,20	3,5	1,08	4,9	11,3
Vermont	1,15	3,4	1,09	4,9	5,8
Pennsylvanie	1,09	3,2	1,04	4,7	4,7
New Jersey	1,08	3,2	0,87	3,9	23,6
Caroline du Nord	1,05	3,1	0,51	2,3	106,5
Illinois	1,04	3,1	0,76	3,4	37,2
Sous-total	21,72	63,8	13,06	59,0	66,3
Autres États	12,31	36,2	9,07	41,0	35,8
TOTAL	34,03	100,0	22,13	100,0	53,8

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

24. Le Dakota du Nord est passé du quatrième rang en 2014 au vingt-sixième en 2015.

Le Michigan est devenu la deuxième source d'approvisionnement du Québec en 2015 grâce à la renaissance de son industrie automobile, laquelle avait frôlé la catastrophe en 2009 avec la faillite de General Motors Corporation et de Chrysler LLC²⁵. La procédure de restructuration entamée le 1^{er} juin 2009 par GM sous la supervision d'un tribunal des faillites de l'État de New York a donné naissance (40 jours plus tard) à General Motors Company, une personne morale distincte de la faillie. Quant à Chrysler, après l'entente conclue avec Fiat le 30 avril 2009, elle a poursuivi sa restructuration dans les mêmes circonstances que GM (c.-à-d. sous la supervision d'un tribunal des faillites) pour aboutir le 10 juin 2009 à la création de Chrysler Group LLC.

L'État de New York se retrouve pour la première fois en troisième place après avoir occupé le deuxième rang depuis 2012, mais il n'a accusé qu'un très léger retard (20 millions de dollars) par rapport au Michigan.

Les importations à partir de plusieurs autres États, tels le Vermont et la Pennsylvanie, n'ont enregistré que de modestes croissances (5,8 % et 4,7 % respectivement) depuis 2009 et celles à partir de la Californie sont les seules à afficher un déclin (- 0,8 %). Il faut par contre souligner la forte progression des importations à partir de la Caroline du Nord qui ont plus que doublé depuis 2009.

3.6.1.1 Les produits importés à partir des principaux États en 2015

Le tableau 24 présente les deux premiers produits importés par le Québec à partir de chacun des 12 principaux États recensés en 2015. Il ressort de l'analyse des parts de ces produits que les économies de certains États reposent sur quelques secteurs industriels importants alors que d'autres sont beaucoup plus diversifiées. Dans le premier groupe, on retrouve le Texas et le Michigan et, à l'autre bout du spectre, on pourrait nommer la Pennsylvanie.

C'est en 2014 que le Texas est devenu la première source d'approvisionnement en pétrole brut du Québec et cette position est reconfirmée en 2015. Cette année-là, 47,2 % des importations totales de pétrole brut du Québec proviennent du Texas. En incluant les produits raffinés du pétrole, ce n'est pas moins de 73 % des importations à partir de cet État qui sont consacrés à ces deux produits. Dans un avenir prévisible, le Texas va continuer de bénéficier d'un biais favorable, tant en ce qui a trait au prix de la ressource (à cause des restrictions à l'exportation) que de la sécurité des approvisionnements qu'il offre pour consolider sa position de premier fournisseur de pétrole brut du Québec.

Cette forte concentration des importations touche aussi l'industrie automobile, mais le Michigan subit une vive concurrence de nombreux autres États, surtout dans les véhicules de promenade (transport de personnes). En effet, en 2015, le Michigan a récolté 49,7 % des importations de véhicules de transport de marchandises (SH8704) à partir des États-Unis. Par contre, il tirait de l'arrière face à l'Ohio dans celles des voitures de promenade. Dans ce dernier segment, outre l'Ohio (17,9 %) et le Michigan (15,6 %), d'autres États (absents du tableau 23 puisque les importations totales à partir de ces États sont inférieures à 1 milliard de dollars) se distinguent, notamment l'Alabama (13,2 %) et le

25. Industrie Canada, Rapport sommaire sur le soutien accordé par le Canada dans le cadre de la restructuration de General Motors et de Chrysler en 2009.

Kentucky (12,0 %). Les voitures de tourisme constituent aussi une grande partie des importations à partir de l'Illinois (21,7 %) et de l'Indiana (19,1 %).

Les importations à partir du Vermont sont constituées à 63,4 % de circuits intégrés et micro-assemblages, alors que le Massachusetts excelle dans les turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz (SH8411). La Californie, quant à elle, fait une grande place aux parties des véhicules aériens ou spatiaux et aux vins de raisins frais dans ses exportations vers le Québec. C'est toutefois le Texas qui est le premier fournisseur du Québec en matière de pièces pour véhicules aériens ou spatiaux, dont la part s'élève à 25,7 % contre 12,8 % pour la Californie.

La Pennsylvanie est globalement le neuvième fournisseur du Québec, mais ne domine dans aucun secteur en particulier.

Les importations à partir de l'État de New York sont problématiques dans la mesure où 41,4 % de leur valeur est classée dans un poste généralement réservé aux produits non dénommés ailleurs.

Tableau 24 Premiers produits importés depuis les principaux États, 2015 (G\$)

État	Valeur	Description des produits (SH4)	Part (%)
Texas	6,82	2709 Huiles brutes de pétrole ou de minéraux bitumineux	47,8
		2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	25,3
Michigan	2,07	8704 Véhicules automobiles pour le transport de marchandises	40,9
		8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	29,8
New York	2,05	9999 Frais de manutention pour services postaux et courrier	41,4
		8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. parties des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	2,5
Ohio	1,63	8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes	43,5
		8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. parties des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	6,1
Californie	1,32	8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. parties des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	8,5
		2204 Vins de raisins frais, y compris les vins enrichis en alcool	6,1
Indiana	1,21	8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	23,4
		8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles conçus pour le transport de personnes	19,1
Massachusetts	1,20	8411 Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz	28,4
		7112 Déchets et débris de métaux précieux ou de plaqué ou doublé de métaux précieux	10,2
Vermont	1,15	8542 Circuits intégrés électroniques	64,3
		4810 Papiers et cartons couchés au kaolin ou à d'autres substances inorganiques	5,0
Pennsylvanie	1,09	1803 Pâte de cacao, même dégraissée	3,3
		2710 Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux, autres que les huiles brutes	3,1
New Jersey	1,08	7408 Fils de cuivre	9,3
		3304 Circuits intégrés électroniques	4,2
Caroline du Nord	1,05	8408 Moteurs à piston, à allumage par compression (moteur diesel ou semi-diesel)	24,5
		8701 Tracteurs (excluant les chariots-tracteurs du n ^o 87.09)	9,9
Illinois	1,04	8703 Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles conçus pour le transport de personnes	21,7
		8803 Parties des appareils de navigation aérienne ou spatiale (c.-à-d. parties des n ^{os} 88.01 ou 88.02)	4,9

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

3.6.1.2 Les importations par États et par modes de transport

Constituées à raison de 73,1 % de pétrole brut et de produits raffinés de pétrole, les importations du Québec à partir du Texas arrivent par bateau dans une proportion de 78,6 %, plaçant ainsi ce mode de transport très loin devant ses concurrents. En effet, le transport ferroviaire n'en récolte que 11,0 % et le transport routier 7,4 %. C'est depuis 2011 que le mode de transport maritime se classe premier et sa part a culminé à 80,3 % en 2014 (elle n'était que de 9,2% en 2010).

La distance et la nature des produits importés de la Californie ont favorisé le transport aérien, reléguant le transport routier à la deuxième place. Exception faite de ces deux États, le transport routier a dominé dans toutes les importations à partir des autres États indiqués au tableau 23. C'est particulièrement le cas des importations à partir des États limitrophes tels que, le Vermont (98,3 %), le Massachusetts (88,1 %) et New York (85,8 %).

Le corridor de commerce Nord-Sud a aussi favorisé le camion en ce qui a trait aux importations à partir de la Caroline du Nord, où la part du transport routier a atteint 84,0 %. Si le transport aérien a pris toute la place laissée vacante par le transport routier dans certains marchés (New York et le Massachusetts), la traditionnelle séquence routier-ferroviaire-aérien est respectée pour 8 États sur les 12 présentés au tableau 23.

Tableau 25 Les importations par États et par modes de transport, 2015 (M\$)

État	Aérien		Ferroviaire		Maritime		Routier		Autres	
	Valeur	(%)	Valeur	(%)	Valeur	(%)	Valeur	(%)	Valeur	(%)
Texas	203,3	3,0	751,8	11,0	5354,9	78,6	504,4	7,4	1,3	0,0
Michigan	135,9	6,6	482,2	23,2	10,0	0,5	1 444,8	69,7	1,2	0,1
New York	239,9	11,7	25,0	1,2	17,5	0,9	1 763,2	85,8	8,4	0,4
Ohio	125,4	7,7	570,7	35,0	52,1	3,2	880,8	54,0	2,4	0,1
Californie	642,3	48,7	197,1	14,9	53,5	4,1	418,3	31,7	7,3	0,6
Indiana	310,5	25,6	311,8	25,7	21,0	1,7	537,4	44,3	32,8	2,7
Massachusetts	130,2	10,9	10,1	0,8	0,0	0,0	1 055,7	88,1	2,1	0,2
Vermont	6,9	0,6	10,6	0,9	0,0	0,0	1 129,2	98,3	2,5	0,2
Pennsylvanie	67,4	6,2	96,5	8,8	44,2	4,0	879,7	80,5	4,7	0,4
New Jersey	78,8	7,3	143,8	13,4	9,1	0,8	837,8	77,8	6,8	0,6
Caroline du Nord	79,5	7,6	86,5	8,2	0,4	0,0	883,6	84,0	2,1	0,2
Illinois	266,9	25,6	292,6	28,1	12,4	1,2	467,4	44,9	2,6	0,2

Sources : Statistique Canada, *Commerce international des marchandises*, février 2016.
ISQ, Direction des statistiques économiques et du développement durable.

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

Annexe 1

Les spécificités des statistiques de source douanière

Les statistiques sur le commerce international d'origine douanière constituent une source d'information de grande valeur pour les organismes privés et publics de développement économique et de planification des transports au Québec. Elles peuvent servir de base pour anticiper l'état de la sollicitation des différents modes de transport et du niveau de trafic sur leur réseau respectif.

La collecte de ces informations se fait aux postes douaniers sur la foi des renseignements fournis pour chaque cargaison par les importateurs et les exportateurs. On y trouve, notamment, la description de la marchandise, sa valeur, son tonnage, son origine, le bureau de dédouanement et le mode de transport utilisé. Pour ce qui est des échanges avec les États-Unis, le protocole d'entente de 1987 signé par le Canada avec ces derniers, permet à chaque pays de remplacer les statistiques de ses exportations par les statistiques des importations²⁶ fournies par le pays importateur.

Les importations attribuées à la province de dédouanement

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

L'Institut de la statistique du Québec (ISQ) corrige ce biais en appliquant aux données sur les importations de Statistique Canada une série d'ajustements basés sur la part de la consommation des ménages québécois par rapport à l'ensemble canadien²⁷. Cette méthode permet une estimation plus réaliste des échanges internationaux du Québec.

Le mode de transport par lequel la frontière est franchie

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

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

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

Annexe 2

La nomenclature des sections et chapitres du Système harmonisé (SH)

- I Animaux vivants et produits du règne animal
 - 01 *Animaux vivants*
 - 02 *Viandes et abats comestibles*
 - 03 *Poissons et crustacés, mollusques et autres invertébrés aquatiques*
 - 04 *Lait et produits de la laiterie, œufs, miel et autres produits comestibles d'origine animale, non dénommés ni compris ailleurs (ndca)*
 - 05 *Autres produits d'origine animale, ndca*

- II Produits du règne végétal
 - 06 *Plantes vivantes et produits de la floriculture*
 - 07 *Légumes, plantes, racines et tubercules alimentaires*
 - 08 *Fruits comestibles et écorces d'agrumes ou de melons*
 - 09 *Café, thé, maté et épices*
 - 10 *Céréales*
 - 11 *Produits de la minoterie; malt; amidons et féculés; inuline; gluten de froment*
 - 12 *Graines, semences et fruits; plantes industrielles ou médicinales; pailles et fourrages*
 - 13 *Gommes, résines et autres sucs et extraits végétaux*
 - 14 *Matières à tresser et autres produits d'origine végétale, ndca*

- III Graisses et huiles animales ou végétales; produits de leur dissociation et cires
 - 15 *Graisses et huiles animales ou végétales; produits de leur dissociation et cires*

- IV Produits des industries alimentaires; boissons, alcools, vinaigres et produits du tabac
 - 16 *Préparations de viande, de poissons ou de crustacés, de mollusques ou d'autres invertébrés aquatiques*
 - 17 *Sucres et sucreries*
 - 18 *Cacao et ses préparations*
 - 19 *Préparation à base de céréales, de farines, d'amidon, de pâtes, de féculés ou de lait; pâtisseries*
 - 20 *Préparation de légumes, de fruits ou d'autres parties de plantes*
 - 21 *Préparations alimentaires diverses*
 - 22 *Boissons, liquides alcooliques et vinaigres*
 - 23 *Résidus et déchets des industries alimentaires; aliments préparés pour animaux*
 - 24 *Tabacs et succédanés de tabac fabriqués*

- V Produits minéraux
 - 25 *Sel; soufre; terre et pierres; plâtres, chaux et ciments*
 - 26 *Minerais, scories et cendres*
 - 27 *Combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation; matières bitumineuses; cires minérales*

- VI Produits des industries chimiques ou des industries connexes

- 28 *Produits chimiques inorganiques; composés de métaux précieux, d'éléments radioactifs, de métaux des terres rares ou d'isotopes*
- 29 *Produits chimiques organiques*
- 30 *Produits pharmaceutiques*
- 31 *Engrais*
- 32 *Extraits tannants ou tinctoriaux; tanins et leurs dérivés; pigments et autres matières colorantes; peintures et vernis; mastics; encres*
- 33 *Huiles essentielles et rétinoïdes; produits de parfumerie ou de toilette préparés et préparations cosmétiques*
- 34 *Savons, préparations pour lessive, préparations lubrifiantes, cires préparées, cires artificielles, produits d'entretien, bougies et articles similaires, pâtes à modeler et compositions pour l'art dentaire à base de plâtre*
- 35 *Matières albuminoïdes; produits à base d'amidons ou de féculés modifiés; colles; enzymes*
- 36 *Poudres et explosifs; articles de pyrotechnie; alliages pyrophoriques; allumettes; matières inflammables*
- 37 *Produits photographiques ou cinématographiques*
- 38 *Produits divers des industries chimiques*

- VII *Matières plastiques, caoutchouc et ouvrages en ces matières*
 - 39 *Matières plastiques et ouvrages en ces matières*
 - 40 *Caoutchouc et ouvrages en caoutchouc*

- VIII *Peaux, cuirs, pelleteries et ouvrages en ces matières*
 - 41 *Peaux (autres que les pelleteries) et cuirs*
 - 42 *Ouvrages en cuir; articles de sellerie, de voyage ou en boyaux; sacs à main*
 - 43 *Pelleteries et fourrures; pelleteries factices*

- IX *Bois, liège et leurs ouvrages, et ouvrages de sparterie ou de vannerie*
 - 44 *Bois, charbon de bois et ouvrages en bois*
 - 45 *Liège et ouvrages en liège*
 - 46 *Ouvrages de sparterie ou de vannerie*

- X *Pâte de bois, papier ou carton à recycler; papier et ses applications*
 - 47 *Pâte de bois ou d'autres matières fibreuses cellulosiques; papier ou carton à recycler (déchets et rebuts)*
 - 48 *Papiers et cartons; ouvrages en pâte de cellulose, en papier ou en carton*
 - 49 *Produits de l'édition, de la presse ou des autres industries graphiques*

- XI *Matières textiles et ouvrages en ces matières*
 - 50 *Soie*
 - 51 *Laine, poils fins ou grossiers; fils et tissus de crin*
 - 52 *Coton*
 - 53 *Autres fibres végétales; fils de papier et tissus de fils de papier*
 - 54 *Filaments synthétiques ou artificiels; lames et formes similaires en matières textiles*
 - 55 *Fibres synthétiques ou artificielles discontinues*
 - 56 *Ouates, feutres et non-tissés; ficelles, cordes et cordages; etc.*
 - 57 *Tapis et autres revêtements de sol en matières textiles*

- 58 *Tissus spéciaux; surfaces textiles touffetées; dentelles; tapisseries; broderies*
- 59 *Tissus imprégnés, enduits, recouverts ou stratifiés; articles techniques en matières textiles*
- 60 *Étoffes de bonneterie*
- 61 *Vêtements et accessoires du vêtement, en bonneterie*
- 62 *Vêtements et accessoires du vêtement, autres qu'en bonneterie*
- 63 *Autres articles textiles confectionnés; assortiments; friperie et chiffons*

- XII Chaussures, coiffures, parapluies, parasols, cannes, fouets, plumes, fleurs artificielles
 - 64 *Chaussures, guêtres et articles analogues*
 - 65 *Coiffures et parties de coiffures*
 - 66 *Parapluies, ombrelles, parasols, cannes, fouets, cravaches et leurs parties*
 - 67 *Plumes et duvet apprêtés et articles en ces matières; fleurs artificielles*

- XIII Ouvrages en pierres, plâtre, ciment, mica; produits céramiques; verre et ouvrages en verre
 - 68 *Ouvrage en pierre, plâtre, ciment, amiante, mica ou matières analogues*
 - 69 *Produits céramiques*
 - 70 *Verre et ouvrages en verre*

- XIV Perles fines ou de culture, pierres gemmes, métaux précieux; bijouterie; monnaies
 - 71 *Perles, pierres gemmes et métaux précieux; bijouterie; monnaies*

- XV Métaux communs et ouvrages en ces métaux
 - 72 *Fonte, fer et acier*
 - 73 *Ouvrages en fonte, fer ou acier*
 - 74 *Cuivre et ouvrages en cuivre*
 - 75 *Nickel et ouvrages en nickel*
 - 76 *Aluminium et ouvrages en aluminium*
 - 77 *(Non encore alloué dans le Système harmonisé)*
 - 78 *Plomb et ouvrages en plomb*
 - 79 *Zinc et ouvrages en zinc*
 - 80 *Étain et ouvrages en étain*
 - 81 *Autres métaux communs; cermets; ouvrages en ces matières*
 - 82 *Outils et outillage, articles et parties d'articles de coutellerie et couverts de tables, en métaux communs*
 - 83 *Ouvrages divers en métaux communs*

- XVI Machines et appareils, matériel électrique et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son et des images, et parties et accessoires de ces appareils
 - 84 *Réacteurs nucléaires, chaudières, machines, appareils et engins mécaniques; parties de ces machines ou appareils*
 - 85 *Machines, appareils et matériels électriques et leurs parties; appareils d'enregistrement ou de reproduction du son ou d'enregistrement et de reproduction des images et du son en télévision, et parties et accessoires de ces appareils*

XVII Matériel de transport

- 86 *Véhicules et matériel pour voies ferrées ou similaires et leurs parties; appareils mécaniques de signalisation pour voies de communication*
- 87 *Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres*
- 88 *Navigation aérienne ou spatiale*
- 89 *Navigation maritime ou fluviale*

XVIII Instruments et appareils d'optique (de mesure, contrôle et précision); instruments médico-chirurgicaux; horlogerie; instruments de musique; leurs parties et accessoires

- 90 *Instruments et appareils d'optique, de photographie ou de cinématographie; instruments et appareils médico-chirurgicaux; leurs parties et accessoires*
- 91 *Horlogerie*
- 92 *Instruments de musique; parties et accessoires de ces instruments*

XIX Armes et munition

- 93 *Armes, munition et leurs parties et accessoires*

XX Marchandises et produits divers

- 94 *Meubles; mobilier médico-chirurgical; articles de literie et similaires; appareils d'éclairage ndca; lampes-réclames, enseignes et plaques indicatrices lumineuses; constructions préfabriquées*
- 95 *Jouets, jeux, articles pour divertissements ou pour sports; leurs parties et accessoires*
- 96 *Ouvrages divers*

XXI Objets d'art, de collection ou d'antiquité

- 97 *Objets d'art, de collection ou d'antiquité*
- 98 *Dispositions de classification spéciale*
- 99 *Dispositions de classification spéciale²⁸*

28. Le nom donné par l'Institut de la statistique du Québec à cette section est « Transactions commerciales spéciales ».

Annexe 3

Les régions et divisions de recensement américaines*

* Les nombres entre parenthèses sont les codes d'État du Federal Information Processing Standard.

RÉGION 1 : NORD-EST

DIVISION 1 : NOUVELLE-ANGLETERRE

Connecticut (09)
 Maine (23)
 Massachusetts (25)
 New Hampshire (33)
 Rhode Island (44)
 Vermont (50)

DIVISION 2 : ATLANTIQUE

New Jersey (34)
 New York (36)
 Pennsylvanie (42)

RÉGION 2 : MIDWEST

DIVISION 3 : CENTRE NORD-EST

Indiana (18)
 Illinois (17)
 Michigan (26)
 Ohio (39)
 Wisconsin (55)

DIVISION 4 : CENTRE NORD-OUEST

Iowa (19) Nebraska (31)
 Kansas (20) Dakota Nord (38)
 Minnesota (27) Dakota Sud (46)
 Missouri (29)

RÉGION 3 : SUD

DIVISION 5 : CÔTE SUD-EST

Delaware (10) Caroline du Nord (37)
 District de Caroline du Sud (45)
 Columbia (11) Virginie (51)
 Floride (12) Virginie-Occidentale
 Géorgie (13) (54)
 Maryland (24)

DIVISION 6 : CENTRE SUD-EST

Alabama (01)
 Kentucky (21)
 Mississippi (28)
 Tennessee (47)

DIVISION 7 : CENTRE SUD-OUEST

Arkansas (05)
 Louisiane (22)
 Oklahoma (40)
 Texas (48)

RÉGION 4 : OUEST

DIVISION 8 : MONTAGNES

Arizona (04) Montana (30)
 Colorado (08) Utah (49)
 Idaho (16) Nevada (32)
 Nouveau- Wyoming (56)
 Mexique (35)

DIVISION 9 : PACIFIQUE

Alaska (02)
 Californie (06)
 Hawaï (15)
 Oregon (41)
 Washington (53)

*Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports*

Québec 