



Table des matières

Conjoncture

Les exportations de nouveau en baisse 1

Dossier

Les exportations par voie aérienne 2

Conjoncture

Les exportations de nouveau en baisse

Les hésitations de l'économie américaine ainsi que la stagnation qui touche plusieurs pays européens – plus particulièrement l'Allemagne – freinent les exportations québécoises. Après avoir subi un recul de 2,3 % au cours du premier trimestre de cette année, les ventes à l'étranger enregistrent une baisse de 4,8 % au cours des trois mois suivants. Totalisant 16,0 milliards de dollars, les exportations sont inférieures de près de 9 % à la valeur observée au cours de la période correspondante de 2002. Comparativement à l'an dernier, elles accusent un retard de près de 5 % au cours des six premiers mois.

Par ailleurs, les exportations canadiennes connaissent une diminution de près de 5 % au cours du deuxième trimestre de 2003. Le gaz naturel, le pétrole brut ainsi que les dérivés du pétrole représentent les principales causes de la baisse au cours de cette période. Comme elles avaient connu une croissance au premier trimestre, justement à cause du gaz naturel et du pétrole brut, les exportations canadiennes dressent en fin de compte un bilan légèrement positif (0,5 %) après six mois, comparativement à l'année précédente.

Le principal produit d'exportation du Québec, les avions, connaît au cours du deuxième trimestre un recul de plus de 12 %. Toutefois, la valeur de 2,3 milliards qu'atteignent les ventes constitue l'un des plus forts totaux enregistrés au cours d'un trimestre. Au deuxième rang, l'aluminium subit également une baisse de près de 12 %. Ensemble, ces deux produits

accusent un recul d'environ 500 millions de dollars par rapport à la période précédente.

De leur côté, les ventes d'électricité chutent de près du tiers au cours de cette période. Les vêtements, les instruments de mesure ainsi que le matériel et l'outillage affichent une baisse significative. Seuls, parmi les principales exportations, le bois et les produits du bois présentent une croissance notable.

Les exportations vers les États-Unis accusent une deuxième baisse consécutive. En recul de 6,8 %, elles totalisent un peu plus de 13 milliards de dollars. Il faut remonter au deuxième trimestre de 1999 pour trouver une valeur inférieure à celle-ci. Au cours du dernier trimestre, les ventes aux États-Unis représentent moins de 82 % des exportations québécoises, comparativement à 85 % environ au cours des dernières années. Les avions, l'aluminium, l'électricité et les vêtements sont les principaux facteurs qui expliquent cette baisse.

Malgré une diminution d'environ 1 %, les exportations vers l'Europe présentent plusieurs points positifs. La légère baisse observée au cours de ce dernier trimestre est imputable presque entièrement aux ventes d'avions qui chutent de plus du quart de leur valeur. Par contre, on note une croissance importante des exportations de minerai de fer, d'aluminium, d'instruments de mesure, de pièces d'avion ainsi que de papier journal. C'est en Allemagne et au Royaume-Uni que se produisent les baisses les plus importantes, alors que les principaux gains se font en Autriche et en France.

Du côté de l'Asie, les exportations récupèrent une partie des pertes subies au trimestre précédent, grâce à une hausse de 17 %. Les avions, le papier journal, la pâte de bois ainsi que les instruments de mesure connaissent les plus fortes augmentations. Ce sont les ventes en Inde et au Japon qui apportent la plus grande contribution à cette croissance.

Au cours du deuxième trimestre de 2003, les importations québécoises affichent une croissance de 6,6 %. D'une valeur de 16,8 milliards de dollars, elles surpassent le trimestre correspondant de 2002 de près de 5 %. Depuis le début de l'année, elles laissent voir une augmentation de plus de 6 % par rapport à l'an dernier. Le pétrole brut, les automobiles, les dérivés du pétrole ainsi que les médicaments et les produits pharmaceutiques sont les principales causes de cette croissance au cours du dernier trimestre.

Pour ce qui concerne la période d'avril à mai, les importations en provenance des États-Unis présentent une augmentation de 2,3 % après avoir connu une baisse de plus de 8 % au cours des trois mois précédents. La croissance observée durant le dernier trimestre est attribuable en bonne partie aux achats d'automobiles, de tubes électroniques et de semi-conducteurs ainsi que de médicaments et de produits pharmaceutiques. Par contre, des achats réduits d'ordinateurs, d'instruments de mesure ainsi que d'équipement et de matériel de télécommunication contribuent à neutraliser cette hausse.

De leur côté, les importations en provenance d'Europe affichent une augmentation de près de 17 % par rapport au premier trimestre. Le pétrole et ses dérivés, les médicaments ainsi que le matériel médical, de même que les automobiles constituent les principaux facteurs de cette augmentation. Le Royaume-Uni est le pays qui en profite le plus, car près de la moitié de la hausse de 711 millions de dollars résulte d'achats effectués dans ce pays.

Par ailleurs, les importations provenant d'Asie accusent un recul d'un peu moins de 2 %. On note une baisse importante des achats de métaux précieux, de vêtements et de chaussures. Une bonne partie de cette diminution est compensée par la hausse des achats d'équipement et de matériel de télécommunication, de téléviseurs, de pièces d'avion ainsi que d'articles de sport.

Valeur des exportations et des importations, Québec, 1^{er} et 2^e trimestres 2003

	Exportations		Importations	
	2003tr1	2003tr2	2003tr1	2003tr2
M\$				
Total	16 778	15 978	15 743	16 786
États-Unis	14 031	13 080	6 195	6 335
Europe	1 572	1 556	4 272	4 983
Asie	609	712	2 745	2 695
25 principaux produits	10 967	10 213	9 801	10 671
10 principaux produits	7 952	7 306	7 430	8 151

Dossier

Les exportations par voie aérienne

L'industrie mondiale du tourisme, notamment du tourisme par avion, a été fortement ébranlée par les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis. L'effet direct de ces attentats a pris la forme d'une chute spectaculaire du tourisme américain. En effet, depuis cette date, les Américains se considèrent souvent comme des cibles potentielles lorsqu'ils séjournent à l'étranger, ce qui les incite à demeurer chez eux.

Chez les touristes à destination des États-Unis, la situation n'est pas plus reluisante. Le resserrement des conditions d'entrée dans ce pays a entraîné une diminution marquée des vacanciers venant de l'étranger.

Toutefois, les événements du 11 septembre ne viennent qu'accélérer une tendance qui se dessinait depuis quelques mois. La dégradation économique aux États-Unis, en Europe et au Japon, grands pays pourvoyeurs de touristes, avait déjà entraîné une baisse du trafic aérien. En conséquence, plusieurs compagnies aériennes, que ce soit en Amérique du Nord ou en Europe, éprouvent des difficultés. Elles doivent donc rationaliser leurs opérations ou, dans certains cas, fusionner avec leurs concurrents d'hier. Cette situation que connaît le transport aérien de voyageurs a-t-elle une incidence sur le transport de marchandises? C'est ce que nous tenterons de voir en étudiant l'évolution des exportations québécoises au cours des dernières années.

Avant de commencer, la définition des modes de transport doit être quelque peu précisée. Douanes Canada retient comme mode de transport celui par lequel une marchandise se rend à un poste de douane afin d'être enregistrée. Ainsi, des marchandises qui franchissent un poste de douane par camion et qui sont ensuite chargées sur un bateau dans un port américain sont considérées comme des exportations par route. En conséquence, il existe des exportations en Europe et en Asie par route ou par rail. Ces imprécisions ne sont cependant pas très graves, puisqu'elles demeurent relativement constantes dans le temps. De plus, elles représentent moins de 2 % des expéditions vers l'Europe, alors que, parmi celles qui sont destinées à l'Asie, elles varient, selon les années, entre 3 % et 8 %.

Comme on peut le voir au tableau 1, les exportations québécoises passent de 49,4 milliards de dollars en 1996 à 68,3 milliards en 2002, avec un sommet de 74,1 milliards en 2000. Les données douanières nous indiquent que, pour ce qui est des mêmes années, la part des marchandises transportées par avion passe de 10,6 % à 18,4 %, avec un sommet de 19,1 % en 2001. Ces chiffres ne concordent pas avec la tendance observée en matière de transport des voyageurs. Ces données sur le transport aérien ne représentent cependant pas la réalité en ce qui concerne les marchandises transportées par air.

En effet, il faut tenir compte du fait qu'au cours des dernières années, les exportations québécoises d'avions ont connu une croissance phénoménale. Évidemment, les avions qui sont vendus à l'étranger se rendent à destination par voie des airs et sont enregistrés ainsi. Cependant, au sens strict, elles ne peuvent être considérées comme des marchandises transportées par avion, puisqu'elles ne sont pas chargées à bord d'un avion. Si l'on retranche la valeur des exportations d'avions des statistiques du transport aérien ainsi que du total des exportations, on obtient une nouvelle proportion des marchandises exportées par avion. Comme l'indique le tableau 1, cette part s'accroît de 1996 à 2000 avant de décliner au cours des deux années suivantes.

Les États-Unis constituent un cas particulier en ce qui regarde les exportations québécoises. La proximité ainsi que l'importance de l'économie américaine favorisent les échanges. Depuis quelques années, environ 85 % des exportations

Tableau 1
Exportations, Québec, 1996-2000

	Exportations	Part du transport aérien	Part du transport aérien (sans avions)
	M\$		%
1996	49 408	10,6	5,9
1997	52 635	10,6	6,2
1998	57 572	13,0	7,1
1999	62 063	15,4	9,4
2000	74 120	17,5	11,0
2001	70 819	19,1	8,8
2002	68 274	18,4	7,9

québécoises sont destinées aux États-Unis. De plus, la région du Nord-Est, la plus industrialisée, reçoit près de la moitié des ventes québécoises aux États-Unis.

Toutefois, malgré l'importance considérable du transport routier et du transport ferroviaire qu'entraîne cette proximité, l'évolution du transport par voie des airs vers les États-Unis suit la même évolution que celle qu'illustre le tableau 1. En effet, même si la part du transport aérien est moindre que dans ce dernier tableau, sa croissance est observable jusqu'en 2001 avant de diminuer l'année suivante. Puis, une fois amputées des exportations d'avions, les marchandises transportées par avion atteignent leur sommet en 2000 et déclinent au cours des deux années qui suivent.

Tableau 2
Exportations aux États-Unis

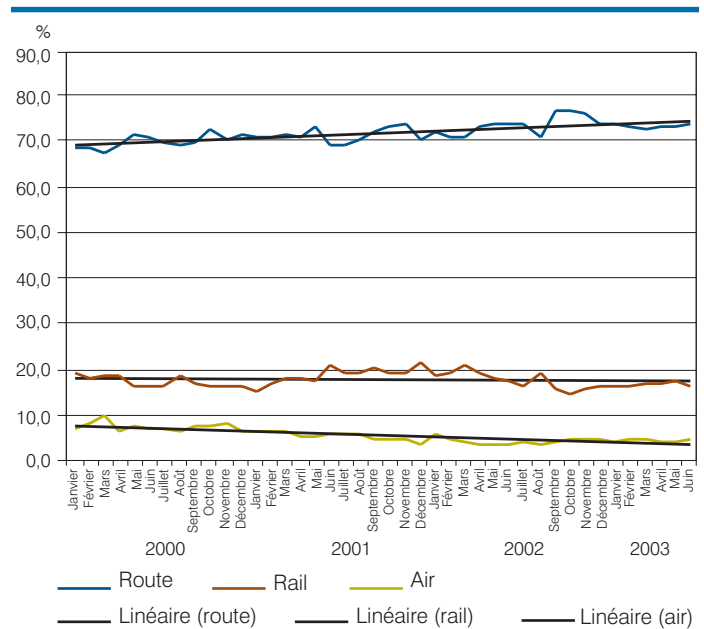
	Exportations	Part du transport aérien	Part du transport aérien (sans avions)
	M\$		%
1998	47 939	9,8	4,4
1999	52 557	11,9	6,2
2000	63 459	13,2	7,3
2001	60 019	14,2	5,1
2002	57 344	13,9	4,2

L'observation des données mensuelles des années 2000 à 2002, ainsi que des six premiers mois de 2003, permet de mieux saisir l'évolution des exportations transportées par avion.

Au cours de l'année 2000, la part des marchandises destinées aux États-Unis transportées par avion oscille autour de la moyenne annuelle de 7,3 %. Cette part atteint un sommet de 9,1 % en mars et un minimum de 6,2 % au cours du mois suivant. En 2001, les cinq premiers mois sont marqués par des baisses consécutives avant une stabilisation au cours des trois mois suivants. Puis, les marchandises destinées aux États-Unis transportées par avion chutent en septembre et se maintiennent à un bas niveau au cours des derniers mois de l'année. L'année 2002 s'avère encore pire que la précédente, puisque, pendant six mois consécutifs, la part du transport aérien se

maintient sous 4 %. Toutefois, au cours des trois derniers mois, cette proportion se maintient à 4,4 % et demeure près de cette valeur au cours des six premiers mois de 2003.

Graphique 1
Part des exportations aux États-Unis par mode de transport

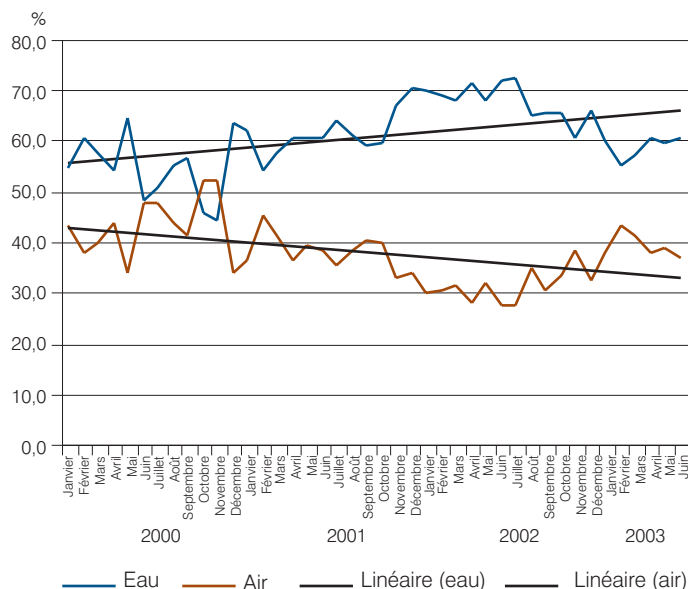


Le transport aérien occupe une place beaucoup plus importante en ce qui concerne les exportations vers l'Europe que vers les États-Unis. Évidemment, le transport par route ou par rail étant impossible, il ne reste donc que le bateau et l'avion, ce qui explique pourquoi le transport aérien est aussi important. En 2000, 43,3 % des marchandises vendues en Europe étaient transportées par avion. Cette part décline à 38,3 % en 2001, puis à 29,1 % l'année suivante. Au cours des six premiers mois de cette année, la proportion remonte à 39,4 %.

L'évolution du transport aérien vers l'Europe suit donc la même tendance que celle que l'on observe avec les États-Unis. L'analyse des données mensuelles montre toutefois un décalage avec les exportations vers les États-Unis. Les exportations par avion vers l'Europe voient leur part augmenter régulièrement tout au long de l'année 2000 avant de chuter brusquement en décembre. Elles demeurent ensuite près de 40 % au cours de l'année suivante, avant de diminuer fortement en novembre et en décembre. Notons que les événements de septembre 2001 ne semblent pas avoir nui au transport vers l'Europe, puisque septembre et octobre font partie des mois de l'année durant lesquels le transport aérien a connu la part la plus élevée. Cette part diminue à nouveau au cours des premiers mois de 2002 et demeure très basse jusqu'en septembre. À compter d'octobre, on note une progression qui se poursuit en 2003.

Les exportations vers l'Asie connaissent une situation semblable à celle des exportations destinées à l'Europe, en ce sens que les marchandises doivent être transportées par air ou par

Graphique 2
Exportations vers l'Europe par mode de transport



eau. Il est cependant plus difficile d'évaluer avec précision la part qu'occupe le transport aérien dans les exportations vers les pays asiatiques.

En effet, une partie relativement importante des marchandises destinées à l'Asie se voient attribuer la route comme moyen de transport, même si, en réalité, elles voyagent par bateau ou par avion. Mais, malgré cette imprécision, on constate que la part du transport aérien vers l'Asie s'accroît depuis 2000. Au cours de cette année, 19,4 % des marchandises vendues en Asie y ont été transportées par avion. Cette proportion passe à 27,5 % et à 27,7 % au cours des deux années suivantes et elle atteint 37,5 % en 2003. Même si l'on attribuait au transport maritime toutes les marchandises imputées au transport routier, ce qui ne correspond évidemment pas à la réalité, la tendance ne changerait pas.

Toutefois, en ce qui concerne les données mensuelles, il est tout à fait impossible d'établir de parallèles avec les États-Unis ou l'Europe. Bien sûr, l'imprécision des statistiques par mode de transport explique une partie des difficultés, mais la princi-

pale raison demeure qu'il ne semble pas y avoir de comportements bien établis. La valeur des exportations par avion peut doubler d'un mois à l'autre ou, à l'inverse, diminuer de moitié.

En ce qui concerne les exportations vers l'Asie, il faut donc se limiter aux données annuelles. Comme le démontrent les statistiques, le transport de marchandises par avion suit la même évolution que le transport de voyageurs. Le déclin s'amorce au début de 2001 quand la croissance économique a ralenti aux États-Unis et dans certains pays européens.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont provoqué une brusque diminution des exportations aux États-Unis, mais qui n'est que circonstancielle : la fermeture des aéroports pendant plusieurs jours et les mesures de sécurité contraignantes ont poussé les exportateurs à choisir d'autres moyens de transport.

En ce qui touche les expéditions vers l'Europe également, le transport maritime a accru sa part aux dépens du transport aérien bien avant le 11 septembre. De plus, on ne remarque aucune baisse du volume des marchandises transportées par avion au cours de l'automne 2001 comparativement aux mois de l'été précédent.

Par ailleurs, en Asie, où les exportations s'accroissent régulièrement chaque année – à la suite du rétablissement de l'économie japonaise et à cause de la croissance rapide de certains pays comme l'Inde ou la Chine –, la part du transport aérien devient de plus en plus importante.

La popularité du transport aérien pour le transport de marchandises semble donc reposer sur la croissance de l'économie. Plus une économie s'accroît, plus la part du transport aérien prend de l'expansion, et vice versa. Une autre raison, dérivée de la première, pourrait expliquer ce fait. Lorsque l'économie ralentit, le nombre de touristes voyageant par avion décline rapidement. En réaction, les compagnies aériennes diminuent le nombre de vols, ce qui restreint la capacité de transport de marchandises. En effet, une bonne partie des marchandises est transportée dans les soutes des avions de voyageurs.

Pour tout renseignement
veuillez communiquer avec :

Marcel Caron ou Pierre Lachance
Direction des statistiques économiques et sociales
Institut de la statistique du Québec
200, chemin Sainte-Foy, 3^e étage
Québec (Québec)
G1R 5T4
Téléphone : (418) 691-2411 ou
1 800 463-4090 (sans frais)
Télécopieur : (418) 643-4129
Site Web : www.stat.gouv.qc.ca

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Canada
Bibliothèque nationale du Québec
3^e trimestre 2003
ISSN 1492-7098

© Gouvernement du Québec

La version PDF de ce bulletin
est consultable sur le site Web
de l'Institut, à l'adresse
suivante : www.stat.gouv.qc.ca

Institut
de la statistique
Québec

