

commerce international des marchandises

Mars 2006
Volume 6, numéro 4

du Québec

ÉCONOMIE

Données du 4^e trimestre 2005

Table des matières

Conjoncture

Hausse des exportations en 2005..... 1

Dossier

La mesure du commerce extérieur
des États-Unis en base douanière..... 2

Conjoncture

Hausse des exportations en 2005

Au cours du dernier trimestre 2004, les exportations québécoises, mesurées en dollars courants non désaisonnalisés, s'accroissent de plus de 5 % par rapport à la période précédente. Cette augmentation porte à 71,1 milliards de dollars la valeur des exportations québécoises en 2005, soit près de 4 % de plus qu'en 2004. C'est la troisième année consécutive au cours de laquelle les exportations québécoises de marchandises connaissent une hausse.

De leur côté, les exportations canadiennes s'élèvent de près de 6 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance repose en bonne partie sur les ventes à l'étranger de gaz naturel, de pétrole brut ainsi que de dérivés du pétrole et du charbon.

Au cours du quatrième trimestre, la croissance des exportations québécoises provient surtout de l'augmentation des ventes d'avions, de moteurs d'avion, d'équipement et de matériel de télécommunication ainsi que de cuivre. Cependant, pour toute l'année 2005, ce sont les ventes d'aluminium qui connaissent la plus forte augmentation, atteignant un sommet record de 5,9 milliards de dollars. Comparativement à 2004, le cuivre, les dérivés du pétrole, l'électricité et les avions laissent également voir une hausse notable.

Après une baisse au troisième trimestre, les exportations aux États-Unis s'élèvent de plus de 5 %. Cette hausse provient en bonne partie de la croissance des ventes d'avions, de moteurs d'avion, de papier journal et d'équipement et de matériel de télécommunication. Pour toute l'année, l'augmentation des exportations aux États-Unis frôle les 3 %. Dans ce cas, ce sont les ventes d'aluminium qui se démarquent, en croissance de près de 12 %. Les ventes d'avions, de dérivés du pétrole, de cuivre et d'électricité présentent également des hausses notables.

Au dernier trimestre 2004, les ventes d'avions et les moteurs d'avion contribuent fortement à la croissance de 7,7 % des exportations en Europe. Par ailleurs, pour toute l'année 2005, la progression de 2,5 % provient en bonne partie de l'augmentation des ventes de produits minéraux. Des hausses importantes sont à signaler dans les ventes d'aluminium, de minerai et de concentrés de métaux précieux, de déchets de fer et d'acier, de zinc et de cuivre.

Au quatrième trimestre, la chute des exportations d'avions et le recul marqué des exportations de viandes font chuter les ventes en Asie de plus de 4 %. Par contre, ce sont ces deux mêmes produits qui entraînent la hausse de plus de 8 % des exportations vers l'Asie en 2005, et ce, malgré une diminution marquée des ventes d'équipement et de matériel de télécommunication et de pâte de bois.

De leur côté, les importations québécoises, en hausse de 1,4 % par rapport au trimestre précédent, se maintiennent à un niveau élevé. Les achats d'automobiles, de camions, d'avions, de mazout et de cuivre affichent les hausses les plus importantes au cours de ce trimestre. Le pétrole brut, les ordinateurs et le matériel de télécommunication contribuent également à cette croissance des importations. Pour 2005, la valeur des importations atteint 76,9 millions de dollars, soit près de 12 % de plus que l'année précédente. Cette forte augmentation est attribuable en grande partie à la hausse des coûts du pétrole. En effet, les achats de pétrole brut, de mazout et de dérivés du pétrole représentent la plus grande partie de cette croissance des importations. Les achats d'avions enregistrent également une hausse importante.

De leur côté, les importations canadiennes s'accroissent d'un peu moins de 7 % en 2005. Comme au Québec, ce sont les produits pétroliers qui connaissent les plus fortes augmentations.

Sous la poussée des achats d'automobiles et de camions, les importations en provenance des États-Unis s'élèvent de près de 3 % au cours du quatrième trimestre 2005. Compte tenu de cette hausse, la croissance annuelle atteint 4,6 %. Les tubes électroniques et les semi-conducteurs, les produits chimiques inorganiques et les automobiles représentent les principaux facteurs de cette augmentation.

La valeur des importations provenant d'Europe demeure relativement stable au dernier trimestre, l'augmentation des achats de pétrole brut et de médicaments étant annulée par une diminution des achats de dérivés du pétrole et du charbon. Pour les 12 mois de l'année toutefois, à cause de l'augmentation importante des achats de pétrole brut, de dérivés du pétrole et de médicaments, la hausse des importations s'élève à plus de 14 %.

De leur côté, les importations provenant d'Asie demeurent au même niveau qu'au trimestre précédent. D'une part, on observe une augmentation des achats d'automobiles et de matériel électronique et, d'autre part, une diminution des achats de vêtements, de chaussures et d'articles de sport. Pour toute l'année, ces importations affichent une croissance de plus de 8 %. Les automobiles, les ordinateurs et les vêtements sont les principaux moteurs de cette croissance.

Valeur des exportations et des importations, Québec, 4^e trimestre 2004 et 1^{er} trimestre 2005

	Exportations		Importations	
	2004 ^{tr4}	2005 ^{tr1}	2004 ^{tr4}	2005 ^{tr1}
	M\$			
Total	16 945	17 346	18 175	18 050
États-Unis	13 615	14 015	6 355	6 098
Europe	1 526	1 590	4 900	5 287
Asie	898	811	3 200	3 064
25 principaux produits	10 622	11 405	11 853	11 685
10 principaux produits	7 194	7 690	8 696	8 725

Dossier

La mesure du commerce extérieur des États-Unis en base douanière

Comme le Canada, les États-Unis utilisent les renseignements tirés des documents douaniers pour établir les statistiques sur le commerce extérieur de marchandises. Bien qu'ils suivent les principes directeurs de l'Organisation des Nations unies pour colliger leurs chiffres, certaines particularités subsistent qu'il importe de prendre en compte.

Le présent article décrit les sources de données qui fournissent les renseignements, le système de commerce utilisé et les caractéristiques des données disponibles.

Les sources de données

US Bureau of Customs and Border Protection

L'information concernant les importations de marchandises, sauf l'électricité et le gaz naturel canadien, provient de l'US Bureau of Customs and Border Protection (CBP) qui recueille les documents relatifs aux importations dans le territoire des États-Unis. Les renseignements sont transmis à l'US Bureau of Census, organisme responsable des statistiques qui compile et diffuse les données.

US Bureau of Census

L'US Bureau of Census maintient l'Automate Export System (AES) qui reçoit électroniquement les déclarations d'exportation des États-Unis et partage les données avec le CBP. L'organisme utilise ces renseignements pour compiler les données sur les exportations. Les envois vers le Canada sont généralement exemptés de cette formalité et l'AES n'inclut pas les données relatives au Canada.

Statistique Canada

Depuis 1990, un accord entre le Canada et les États-Unis établit un protocole d'échange de données concernant les importations. Conformément à cet accord, les données d'exportation des États-Unis vers le Canada proviennent de Statistique Canada qui les compile à partir des documents douaniers des importations canadiennes en provenance des États-Unis. De plus, Statistique Canada fournit les données concernant les échanges d'électricité et de gaz naturel qu'il obtient de l'Office national de l'énergie du Canada.

Le système de commerce général

Les États-Unis, comme le Canada, compilent leurs statistiques selon un système de commerce général. En vertu de ce système, les importations comprennent tous les biens admis dans le territoire économique américain et les exportations englobent tous les biens qui le quittent, à l'exclusion des transits.

La principale caractéristique de ce type de système concerne le traitement des entrepôts douaniers et des zones franches. Les biens sont enregistrés comme importation dès leur entrée dans le territoire, qu'ils soient placés ou non dans des entrepôts de douane ou en zone franche. De la même façon, les biens qui quittent sont enregistrés comme exportation à leur sortie du territoire, et non lorsqu'ils sont placés en entrepôt de douane ou en zone franche.

Les exportations

L'US Bureau of Census distingue deux séries d'exportation. Les exportations intérieures, soit les biens provenant des États-Unis ou y ayant été transformés, et les exportations étrangères (ou réexportations), c'est-à-dire les biens qui sont réexpédiés dans le même état qu'ils ont été importés. Ces séries correspondent aux exportations nationales et aux réexportations du Canada.

La valeur

Les exportations sont évaluées franco le long du bateau ou FLB (*free alongside ship* ou FAS), c'est-à-dire qu'on inclut la valeur transactionnelle des marchandises, soit le prix payé ou une estimation du prix du marché, plus tous les frais de transport, d'assurance et autres charges pour apporter les biens à côté du transporteur au port d'exportation. Il s'agit d'une détermination de la valeur moins élevée que celle que le Canada emploie, franco à bord ou FAB (*free on board* ou FOB), qui inclut le chargement sur le transporteur.

Les importations canadiennes utilisées pour établir les exportations des États-Unis vers le Canada sont compilées au départ selon une valeur FAB au lieu d'expédition directe. Pour obtenir la valeur FLB correspondant aux exportations états-uniennes, la plupart des importations canadiennes sont majorées de 4,5 %, afin de refléter les coûts de transport entre le lieu d'expédition directe et le port d'exportation.

Le pays de destination

Le pays de destination est le pays où les marchandises seront consommées ou transformées, à la connaissance de l'exportateur. Si l'exportateur ne connaît pas la destination finale, il s'agit du dernier pays de destination connu dans lequel les biens seront livrés dans le même état que quand ils ont quitté les États-Unis.

Le mode de transport

Le mode de transport correspond à celui qui est utilisé pour franchir la frontière des États-Unis vers l'extérieur. Par exemple, les marchandises destinées à l'Europe, transportées par camion jusqu'à Montréal et chargées sur un bateau, seront incluses dans le mode de transport terrestre.

Le district d'exportation

Le district d'exportation correspond au district douanier où se situe le port d'exportation. En ce qui concerne les marchandises qui quittent les États-Unis par transport terrestre, le district d'ex-

portation correspond au district douanier où les marchandises passent la frontière pour sortir des États-Unis.

Les marchandises qui quittent les États-Unis par bateau ou par avion sont traitées différemment lorsqu'elles passent la frontière canadienne. Pour ce qui est des marchandises qui ne passent pas par le territoire canadien, le district d'exportation correspond à l'endroit où les marchandises sont chargées sur le transporteur. Quant à celles qu'on destine au Canada ou qui transitent par ce pays, le district d'exportation est l'endroit où les biens passent la frontière vers le Canada.

L'État d'origine du mouvement

L'État d'origine du mouvement est l'État américain d'où les marchandises partent directement vers leur destination d'exportation.

L'US principal party in interest (USPPI)

L'US principal party in interest est le premier bénéficiaire de la transaction aux États-Unis. Ce peut être le vendeur, le manufacturier ou le négociant qui conclut la vente pour un autre vendeur, américain ou étranger.

L'adresse de l'USPPI doit correspondre à l'endroit d'où les marchandises amorcent leur trajet vers le port d'exportation; si l'USPPI n'a pas d'adresse à cet endroit, on retient l'emplacement où les biens étaient avant d'être expédiés au lieu de départ de leur trajet. Dans le cas des envois consolidés, l'adresse doit correspondre au lieu d'où provient la plus grande part des biens selon leur valeur.

Les données d'exportation par État américain

Deux séries sur les exportations par État américain sont construites par l'US Bureau of Census. La première se base sur l'État d'origine du mouvement. Notons que cet État peut différer de celui où les biens ont été produits ou transformés.

La deuxième série qui régionalise les exportations américaines utilise le code postal de l'USPPI pour déterminer d'où provient le bien. L'adresse de l'USPPI peut être utilisée pour des compilations selon d'autres classifications géographiques que par État.

Les importations

Deux ensembles de données concernant les importations des États-Unis font l'objet d'une compilation. Les importations générales incluent tous les biens qui arrivent aux États-Unis, sauf les transits. Le deuxième ensemble ne comprend que les importations intérieures, libérées de toute procédure douanière pour être consommées ou transformées, et il exclut les biens placés en entrepôt de douane ou en zone franche. Cet ensemble n'apparaît pas dans les données canadiennes.

La valeur

La valeur des importations est compilée en deux temps. Premièrement, la valeur transactionnelle FLB au port de départ est

colligée. Deuxièmement, on note la valeur des charges (frais de transport, assurance et autres) entre le port de départ et l'arrivée des marchandises FLB au premier port d'arrivée aux États-Unis. Les importations évaluées – coût, assurance et fret ou CAF (*cost, insurance and freight* ou CIF) – au débarquement dans le premier port d'arrivée aux États-Unis cumulent les deux premières séries.

Dans le cas des importations provenant du Canada ou du Mexique et transportées par voie terrestre, la valeur des charges inclut tous les coûts à partir du point d'origine du trajet jusqu'au port d'arrivée aux États-Unis.

Le district de déchargement

Le district de déchargement correspond au district douanier où se situe le premier port d'arrivée. Concernant les marchandises transportées par voie terrestre, il correspond au point d'entrée aux États-Unis. Quant aux marchandises transportées par voie maritime ou aérienne, le district de déchargement est l'endroit où les marchandises sont débarquées du bateau ou de l'avion.

Le district d'importation à l'entrée

Le district d'importation à l'entrée est l'endroit où les marchandises sont libérées des douanes pour être placées en libre circulation, en entrepôt de douane ou en zone franche.

Le pays d'origine

Le pays d'origine des importations est le pays où la marchandise a été cultivée, extraite d'une mine ou manufacturée. Si le pays d'origine économique ne peut être défini, les marchandises sont déclarées provenir du pays d'où elles sont expédiées.

Le mode de transport

Le mode de transport retenu est celui qui est utilisé pour franchir la frontière des États-Unis.

Les données d'importation par État américain

Les importations sont disponibles selon leur district de déchargement ou leur district de dédouanement. Ces données ne correspondent pas aux États américains d'importation. Pour connaître l'État en question, il serait nécessaire de suivre les biens tout au long du système de distribution de gros et de détail aux États-Unis, et l'information nécessaire pour un tel exercice n'est pas disponible. On ne dispose donc d'aucune donnée par État américain d'importation dans les statistiques du commerce extérieur des États-Unis.

Pour tout renseignement
veuillez communiquer avec :

Marcel Caron
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
4^e trimestre 2005
ISSN 1492-7098 (version imprimée)
ISSN 1715 636X (en ligne)
© Gouvernement du Québec

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

**Institut
de la statistique
Québec** 