



### *Le Québec en Amérique du Nord / Québec in North America*

## Le corridor Québec-New York

**Minea VALLE FÁJER**

Étudiante à la maîtrise au Département de science politique de l'Université de Montréal

**Cette note** s'intéresse aux initiatives de développement de corridors de commerce, plus particulièrement au corridor d'échanges de Québec-New York.\*

L'augmentation des échanges commerciaux entre les partenaires de l'ALENA et le désir des États de solidifier leur position dans le marché nord-américain ont entraîné l'émergence d'initiatives de développement de corridors de commerce entre le Canada et les États-Unis<sup>1</sup>. Suite à ces initiatives, l'approfondissement du processus d'intégration nord-américain se réalise actuellement à un niveau régional.

Les corridors de commerce sont généralement conçus dans l'optique de créer des liens de partenariat dans les secteurs du transport (super autoroutes) et du commerce. Toutefois, des initiatives publiques et privées ont permis à un développement économique régional plus poussé de faire son apparition. Le corridor Québec-New York illustre parfaitement cette situation.

La première partie de cette note de recherche s'intéresse à l'infrastructure frontalière et aux

### **The Québec-New York corridor**

**English :** <http://cepea.cerium.ca/article349.html>

#### **Abstract:**

Trade corridors emerged as an answer to the increase of trading flows between the NAFTA partners, and to ensure the position of region states within the North American market. This paper first discusses issues of border infrastructure and security restrictions. Second, it shows that trade corridor initiatives represent social, business and political interests on different levels and sectors. This makes planning and coordination difficult and calls for greater efforts to establish a common agenda. The last part of the paper focuses on transborder clusters, which are regarded by the governments of Québec and New York as engines of regional development. This paper shows that the Québec and New York economies are intimately linked and their prosperity depends on a more integrated transportation infrastructure for the production and movement of goods and services. To remain competitive, Québec and New York are exchanging and cooperating in key sectors. Communities from both sides of the borders collaborate on areas of shared interests and strive to solve common problems. Many challenges lie ahead, however, as many competing interests contribute to shape the future of North American Integration.

nouvelles restrictions de sécurité en Amérique du Nord en termes d'obstacles au commerce. Suite aux attentats terroristes du 11 septembre 2001, les partenaires nord-américains se trouvèrent confrontés à un dilemme. D'un côté ils se devaient d'assurer la sécurité de leurs frontières, tout en

\* Cette note a été traduite de la version originale anglaise par Marie-Douce Primeau.

<sup>1</sup> Juneau, Albert. 2004. *Québec-New York Trade Corridors Initiatives*, Institute for Research on Public Policy (IRPP)

Cette note fait partie de la série spéciale « Le Québec en Amérique du Nord », sous la direction de Stephen Blank, Guy Stanley et Pasquale Salvaggio. Un texte de présentation du projet peut être consulté ici :

<http://cepea.cerium.ca/article340.html>

La Chaire d'études politiques et économiques américaines (CÉPÉA; <http://cepea.cerium.ca>) est affiliée au Centre d'études et de recherches internationales de l'Université de Montréal (CÉRIMUM; [www.cerium.ca](http://www.cerium.ca)). La Chaire bénéficie de l'appui financier du ministère des Relations internationales du Québec ([www.mri.gouv.qc.ca](http://www.mri.gouv.qc.ca)).

La série « Notes & Analyses » publie des notes de synthèse ou des analyses plus approfondies, en français ou en anglais, produites dans le cadre des activités de la CÉPÉA. Pour recevoir ces textes au moment de leur parution et des informations sur nos activités, inscrivez-vous à notre liste d'envoi en écrivant à : [cepea@umontreal.ca](mailto:cepea@umontreal.ca).

La responsabilité éditoriale de la série est partagée par l'équipe de direction de la CÉPÉA : Pierre Martin (directeur), Michel Fortmann, Richard Nadeau et François Vaillancourt (directeurs de recherche). Le contenu des textes de cette série n'engage que leurs auteurs. © CÉPÉA 2006

conservant de l'autre l'efficacité de leurs échanges. Les problèmes de congestion, découlant du grand achalandage aux postes frontaliers, associés aux nouvelles restrictions et inspections aux frontières ont d'ailleurs eu des répercussions à la fois sur l'économie canadienne et américaine. Nous allons démontrer que le développement des capacités frontalières est un problème complexe que les gouvernements fédéraux et provinciaux, conjointement avec le secteur privé, doivent sérieusement considérer si l'Amérique du Nord tient à demeurer un joueur compétitif dans l'économie mondiale.

Le caractère interdisciplinaire des initiatives de corridors d'échange est abordé dans la deuxième section. Les corridors commerciaux représentent en effet des intérêts à la fois sociaux, commerciaux et politiques, à différents niveaux et de différents secteurs<sup>2</sup>. La planification d'initiatives de création de corridors d'échanges est ainsi complexe, les

<sup>2</sup> Van Pelt, Michel. Mayo 2003. [Moving Trade: An Introduction to trade corridors](#).

acteurs impliqués ne partageant pas nécessairement la même vision et manquant quelquefois d'expérience dans la planification et la coopération entre agences. Par conséquent, les actions de coordination entre le secteur privé, les agences publiques et les différents niveaux de gouvernement vont nécessiter des efforts plus importants. Dans cette même section nous verrons que les fonctions des autorités politiques locales et provinciales peuvent compléter ou s'opposer à celles du gouvernement fédéral. S'ajoutant au chevauchement des juridictions nationales et subnationales, la nouvelle dynamique internationale pénètre plus profondément les zones de juridictions locales, remettant dès lors en question les relations entre les gouvernements fédéraux et locaux.

Le dernier segment de cette note s'intéresse aux grappes industrielles trans-frontalières. Les gouvernements du Québec et de New York considèrent le développement d'agglomérats comme un outil de développement régional. Les gouvernements Québec et de New York et les Chambres de commerce ont adopté une stratégie de développement de grappes industrielles de haute technologie<sup>3</sup> en plus d'implanter un plan d'action orienté vers la promotion de la coopération dans un multitude de secteurs technologiques. En dernier lieu, nous espérons démontrer que les actions du gouvernement sont cruciales dans le développement de grappes industrielles. En plus d'influencer l'émergence d'agglomérats, les gouvernements ont, par leur accès à d'importantes ressources financières, le pouvoir de faciliter le développement économique de ces zones.

<sup>3</sup> Il existe de multiples définitions d'agglomérats. Ceux-ci peuvent notamment être définis comme « un groupe de compagnies et institutions associées interreliées, étant à proximité géographiquement, oeuvrant dans un même champs et étant liées par des intérêts communs et complémentaires » ou « un groupe d'industries dont les liens renforcent mutuellement et augmentent leur avantage compétitif ».

**Les infrastructures et la sécurité frontalière : une limite aux initiatives de création de corridors commerciaux**

Le transport, la logistique et les services sont des prérequis essentiels à tout processus d'intégration régionale. En effet, la coopération économique transfrontalière dépend grandement de la facilité de transit et des faibles coûts de transport entre les partenaires. Une infrastructure routière efficiente constitue ainsi la plus grande motivation dans l'intégration une série d'activités sociales et économiques entre communautés<sup>4</sup>.

axe est-ouest à une orientation nord-sud<sup>5</sup>. Avant le début des années 1990, les camions de transport de marchandises traversaient de façon prédominante le Canada par l'autoroute transcanadienne. Aujourd'hui dix fois plus de camions traversent la frontière canado-américaine que l'autoroute transcanadienne<sup>6</sup>. La majorité de tout le commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis est concentrée dans les provinces du Québec et de l'Ontario. Ces provinces sont d'ailleurs responsables de plus de 73% de tout le commerce transfrontalier entre les deux pays<sup>7</sup>.

**Tableau 1** Le commerce du Canada avec les États-Unis pour les postes frontaliers les plus achalandés, 2000 (milliards de dollars)

Poste frontière	Province	Exportation par route	Importation par route	Commerce total par route	Pourcentage
Windsor/Ambassador	Ontario	59.4	67.3	126.6	33.1
Fort Erie/Niagara Falls	Ontario	39.4	28.9	68.4	17.9
Sarnia	Ontario	26.0	23.8	49.8	13.0
Lacolle	Québec	15.6	5.9	21.4	5.6
Lansdowne	Ontario	11.4	6.6	18.1	4.7
Pacific Highway	Colombie-Britannique	8.9	6.3	15.2	4.0
Emerson	Manitoba	7.0	7.5	14.5	3.8
Philipsburg	Québec	6.3	3.3	9.6	2.5
Coutts	Alberta	5.2	4.0	9.2	2.4
North Portal	Saskatchewan	3.5	3.2	6.6	1.7
Autres postes		17.6	25.9	43.5	11.4
Total		200.3	182.8	383.1	100.1

Transport Canada. 2001. *Transportation and Trade*, online [[www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2001/tc0107ce.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2001/tc0107ce.htm)]

Le mode dominant de transport dans les échanges nord-américains est le camionnage. Celui-ci représente près de 80% du commerce Canada-États-Unis en 2000. Le tableau 1 montre que quatre des cinq postes frontaliers les plus achalandés sont situés en Ontario (Windsor/Ambassador Bridge, Fort Érié/Niagara Falls, Sarnia et Lansdowne). Le quatrième est à Lacolle, au Québec. Ces cinq postes représentent près de 75% du total des échanges transigeant par le réseau routier entre le Canada et les États-Unis en 2000. Le camionnage transfrontalier est hautement con-

centré dans la province de l'Ontario, notamment à cause de sa proximité des centres industriels américains. De plus, les camions lourds provenant d'autres provinces

Or, les systèmes routiers actuels du Canada et des États-Unis (autoroutes, chemin de fer, canaux et port) ont été construits de manière indépendante. Ces systèmes ont été planifiés et structurés dans une optique nationale afin de lier les États et provinces à l'intérieur de chaque pays. L'ALÉ (1989) puis l'ALENA (1994) ont entraîné un changement de la structure d'échanges, ceux-ci passant d'un

<sup>5</sup> Bradbury, Susan. 2002. «Planning Transportation Corridors in Post-NAFTA North America», *Journal of the American Planning Association*, 68(2). p. 137-150.  
<sup>6</sup> Bradbury, Susan, op. cit., 2002  
<sup>7</sup> Statistics Canada, «[Canadian International Merchandise Trade](#)», cat. No 65-001

<sup>4</sup> Ibid.

et allant (ou revenant) des États-Unis vont aussi transiter à travers l'Ontario<sup>8</sup>.

La plupart des infrastructures transfrontalières ont été construites entre 1950 et 1970. Les délais aux frontières, qui étaient d'ailleurs présents bien avant les attentats terroristes du 11 septembre 2001, démontrent que les infrastructures aux postes transfrontaliers ne peuvent répondre à l'augmentation du trafic routier des quinze dernières années. De plus, l'intégration économique du secteur privé, résultant d'une complexification de la production et d'un réseau de distribution transfrontalier, révèle l'importance de connections efficaces entre les États-Unis et le Canada.

**Tableau 2** Coûts associés aux Délais à trois des postes frontaliers de New York: Véhicules Commerciaux

	Average Delay							
	Entering United States			Entering Canada				
	Primary Inspection (Minutes)	Secondary Inspection (Pct.) (Min.)	Total (Minutes)	Primary Inspection (Minutes)	Secondary Inspection (Pct.) (Min.)	Total (Minutes)		
Peace Bridge	4.33	15%	75	15.6	1.42	20%	60	13.4
Lewiston-Queenston	1.21	35%	75	27.5	1.36	20%	60	13.4
Champlain	14.20	40%	60	38.2	6.20	30%	60	24.2
	Annual Costs (Millions of U.S. Dollars) – “Middle Impact” Estimates							
	Entering United States			Entering Canada				
	Primary Inspection	Secondary Inspection	Total	Primary Inspection	Secondary Inspection	Total		
Peace Bridge	\$8.8	\$15.3	\$24.1	\$2.6	\$20.3	\$22.9		
Lewiston-Queenston	\$1.9	\$34.6	\$36.5	\$2.0	\$15.8	\$17.8		
Champlain	\$15.4	\$27.2	\$42.6	\$6.9	\$18.1	\$25.0		

Source: Midpoint estimates from Taylor, Robideaux and Jackson (2003), Appendices, pp. 112-115. Based on a time cost of \$150/hour.

Ces dernières années, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont adopté certaines politiques nationales afin d'améliorer l'infrastructure routière et frontalière. Le Congrès américain a notamment adopté entre 1991 et 1998 trois lois identifiant 43 corridors d'échange de haute priorité. Le Congrès a de plus fourni des fonds aux États et aux organisations métropolitaines de planification pour la coordination, la planification, le desing et la construction de corridors d'échanges commerciaux d'importance nationale<sup>9</sup>. De son

côté, Transport Canada a annoncé en avril 2001 la création du *Strategic Highway Infrastructure Program* (SHIP). Ce programme vise à investir dans la construction d'autoroutes et de fournir des fonds aux initiatives stratégiques afin d'assurer une meilleure intégration du système routier. Toutefois, le SHIP n'a pas encore identifié les corridors d'échanges devant avoir priorité<sup>10</sup>. Par conséquent, les projets de corridors d'échange et les améliorations actuelles du réseau d'autoroutes des deux partenaires ne constituent pas un projet complet, intégré et interrelié d'autoroutes nord-américaines.

Le système d'infrastructure actuel, les inspections douanières et la paperasserie additionnelle aux douanes depuis les attentats du 11 septembre ont aussi augmenté la congestion aux frontières et les retards dans le transport des biens entre le Canada et les États-Unis. Le

durcissement des mesures de sécurité, s'ajoutant au manque de personnel aux frontières, a particulièrement touché les industries, telles que l'industrie automobile, qui utilisent la méthode de stockage juste-au-temps (JIT) dans leur accumulation de pièces et matériaux.

Il est estimé que les congestions et délais entraînent des pertes financières de près de deux millions de dollars chaque jour aux compagnies privées et à l'économie nationale des deux pays. Les coûts économiques annuels découlant des délais pour entrer dans New York par le poste frontalier de Champlain sont à eux seuls estimés à \$ US 42,6 million, et ce uniquement pour les camions de marchandises. Les coûts associés aux délais de containers entrant au Canada par ce même poste sont évalués à \$ US 25 millions.

<sup>8</sup> Transport Canada. 2001. *Transportation and Trade*, online [<http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2001/tc0107ce.htm>]

<sup>9</sup> Le *US Intermodal Surface Transportation Efficiency Act* (ISTEA) a été adopté en 1991, alors que le *National*

*Highway System Destination Act* (NHS) a été adopté en 1995 et le *Transportation Equity Act for the 21st Century* (TEA-21) en 1998.

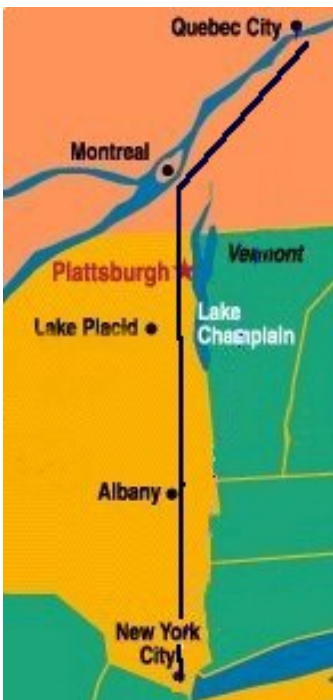
<sup>10</sup> Transport Canada. *Strategic Highway Infrastructure Program* (SHIP).

## Les antécédents du corridor Québec-New York

Le corridor Québec-New York a été créé en 2001 suite à la signature d'un accord entre des acteurs du secteur privé, plus précisément entre la Fédération des Chambres de Commerce du Québec (FCCQ) et le *Plattsburgh-North Country Chamber of Commerce* (PNCC). Peu après, les gouvernements du Québec et de New York ont eux aussi accepté de se joindre à l'initiative en s'impliquant dans les sphères d'intérêts communs.

La FCCQ planifie actuellement de développer deux autres corridors d'échange: le corridor Québec-Nouvelle-Angleterre-Maritimes et le corridor Québec-Maritimes-Ontario-Midwest. Le FCCQ a choisi de développer ces corridors en réponse aux forts liens économiques entre les partenaires, en plus du potentiel de diversification et d'expansion de ces marchés. Le corridor Québec-New York s'étend de la ville de Québec jusqu'à la ville de New York, en passant par Montréal, Plattsburgh et l'Albany (Voir carte1).

### Carte 1 Corridor Québec New York



Le poste frontalier de Champlain/Lacolle et les infrastructures routières étaient au cœur de l'initiative de 2001. Des améliorations significatives à l'infrastructure du poste de Champlain/Lacolle ont commencé en 2003. Le ministère des Transports du Québec (MTQ) a promis de fournir 75 millions de dollars canadiens pour les améliorations des infrastructures entre la frontière et Montréal. Le Département des Transports de l'État

de New York (NYSDOT) a quant à lui promis d'investir US\$ 6 millions dans les projets d'améliorations du poste frontalier de Champlain. Les deux Départements des transports et les autorités fédérales du Canada et des États-Unis travaillent ainsi de concert dans le développement des systèmes routiers efficaces afin d'améliorer la sécurité et le trafic aux postes frontaliers<sup>11</sup>.

Outre au niveau de la sécurité et des infrastructures routières, une plus grande coopération entre la province du Québec et l'État de New York est de plus en plus observable dans des secteurs aussi variés tels que le tourisme, les sports, l'énergie, les télécommunications, le développement économique et le travail.

Il est important de mentionner que le corridor commercial de Québec-New York est le premier corridor d'échanges à voir le jour dans la province du Québec, et cela pour de multiples raisons. L'État de New York est le premier partenaire commercial du Québec aux États-Unis. Le commerce entre le Québec et New York est passé de \$3 milliards à \$10 milliards annuellement dans les dix dernières années<sup>12</sup>. Toutefois, comme l'illustre le graphique 1, depuis 2001 les flux commerciaux entre le Québec et l'État de New York ont décliné. Cette tendance pourrait s'expliquer par le ralentissement de l'économie américaine depuis les attentats terroristes du 11 septembre 2001.

En 2004 le total des exportations du Québec vers New York atteignait \$8,3 millions, ce qui représente 12,2% de toutes les exportations québécoises aux États-Unis. Dans la même année, les importations en provenance de New York étaient de \$2,2 millions, soit 3,8% du

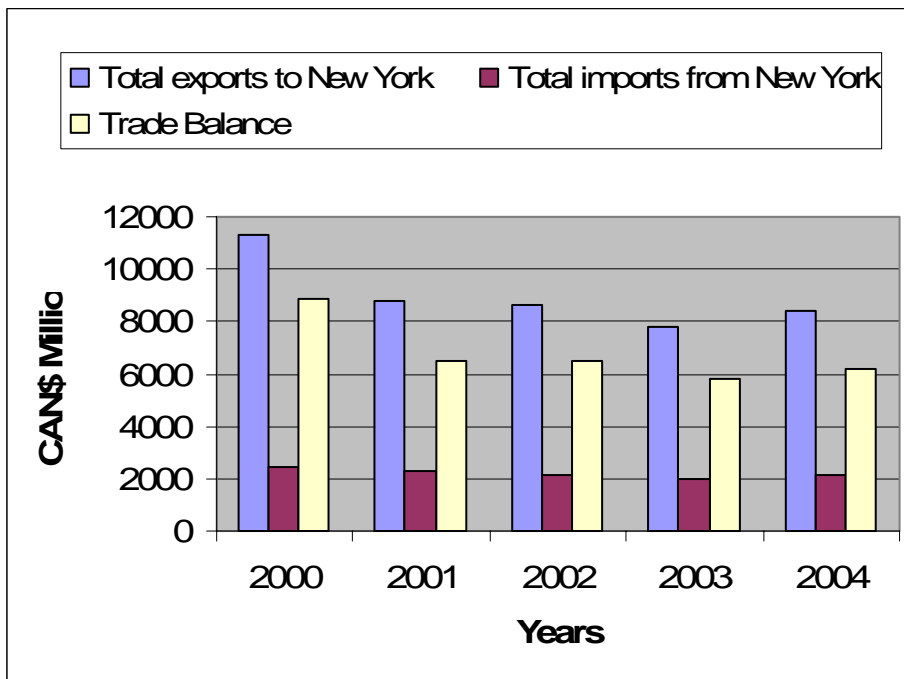
<sup>11</sup> Chambers of Commerce of Québec and New York. April 2004. «Québec-Canada-USA Trade Corridors: A new cross-border partnership for business», Action Plan 2004-2006.

<sup>12</sup> Nadeau, Jean Benoît. 2002. «Business without border: The most ambitious bi-national economic zone on the continent will soon come into being between Montreal and Plattsburgh. Is this the way of the future?». *L'Actualité*, September 15.

total des importations du Québec<sup>13</sup>. Preuve de l'importance de New York pour le Québec, le Québec a inauguré sa première Délégation en 1940 dans la ville de New York. Cette Délégation proposait des services pour l'ensemble des sphères sous la juridiction du Québec telles l'économie, l'éducation, la culture, l'immigration et les affaires publiques.

**Graphique 1**

Balance commerciale Québec-New York



Qui plus est, ce corridor relie directement les plus importants ports transatlantiques en Amérique du Nord: Montréal et New York. Une large proportion des containers provenant d'Europe et de la Méditerranée et destinés aux marchés américains vont être transférés via Montréal ou Halifax. Montréal a sût d'exploiter sa position géographique, à proximité des marchés internes du Canada et des États-Unis. Les services liés au transport des importations et exportations américaines qui transitent par le port of Montréal sont une source de revenus considérables pour les entreprises de transport canadiennes<sup>14</sup>. Le port de Montréal compte pour 23% du total du

commerce de container nord-américain du côté de l'Atlantique. Deux routes donnent accès au Port de Montréal: le trafic de cargos, qui provient ou est destiné au Québec et à l'Ontario, et les cargaisons provenant ou destinées au Centre est des États-Unis (l'Illinois, le Michigan, le Minnesota, le Wisconsin et l'Ohio) et au Nord-est (Nouvelle-Angleterre et l'État de New York)<sup>15</sup>.

Le port des États de New York/New Jersey est l'un des plus importants aux États-Unis en termes de volume commercial. Celui-ci accueille principalement les cargaisons en provenance du nord de l'Europe et de l'Asie de l'est<sup>16</sup>.

En mai 2002, les villes de Plattsburgh et de Saint-Jean-sur-Richelieu ont accueilli le premier Sommet Économique. Durant cette conférence, organisée conjointement par l'État de New York et le gouvernement du Québec en partenariat avec les deux Chambres, de nouveaux facteurs de priorité ont été identifiés dans le plan d'expansion du corridor (outre les considérations de frontière et de transports). Durant cet événement, le Premier Ministre du Québec Bernard Landry et le Gouverneur de l'État de New York George Pataki ont signé une entente cadre (*Memorandum of Understanding*) sur le développement des transports, de l'économie et du tourisme et sur la coopération scientifique et technologique. Les deux partenaires visent à atteindre une coopération plus poussée dans ces domaines notamment à travers la création de cinq comités stratégiques : sur les transports, la

<sup>13</sup> Industry Canada, *Canadian Trade Balance, total for all products Quebec-New York latest 5 years*

<sup>14</sup> Slack, Brian. The Port of Montreal. *Transport Geography on the Web*.

<sup>15</sup> Bonsor, Norman. 2004. «[Fixing the Potholes in North American Transportation Systems](#)». Choices, 10(8) IRPP.

<sup>16</sup> Information taken from the Port Authority of New York and New Jersey, online[ <http://www.panynj.gov/>], (consulté le 20 juin 2005).

technologie, le développement économique, le tourisme, les sports et l'énergie<sup>17</sup>.

Le deuxième Sommet Économique a eu lieu le 13 mai, 2004 à Montréal. Les partenaires y ont d'ailleurs souligné les grandes avancées qui ont été réalisées depuis le premier sommet tout en réaffirmant leur engagement partagé à renforcer les liens existant des deux côtés de la frontière dans les domaines du transport, de l'énergie, du tourisme, de la science, de la technologie et de projets de collaboration entre les institutions d'enseignement supérieur. Le troisième sommet économique Québec-New York aura lieu en Albany les 4 et 5 octobre 2005.

Outre les sommets économiques, les chambres ont organisé trois sommets frontaliers ; le premier en octobre 2002, le second en juin 2003 et le troisième en septembre 2004. Ces sommets s'intéressaient principalement aux investissements qui amélioreraient le poste frontalier de Lacolle/Champlain et les infrastructures ferroviaires des deux régions. Deux des propositions à l'étude portaient notamment sur le corridor Multimodal I-87, qui s'intéresse aux questions de sécurité (spécifiquement à l'augmentation des abonnements aux programmes Express et Nexus) et à l'étude de préfaisabilité de la création d'un service ferroviaire à haute vitesse entre Montréal-New York.

### **La planification du corridor commercial de Québec-New York: une nécessité pour une gestion efficiente et efficace de la frontière**

Les interactions entre les gouvernements provinciaux et territoriaux et leurs équivalents américains semblent être le trait dominant des relations Canada-États-Unis. Le développement du corridor commercial de Québec-New York illustre l'émergence d'un nouveau réseau transfrontalier formé par un partenariat entre le public et le privé ainsi qu'avec des autorités

politique de différents paliers et secteurs, tous opérant avec des loi et politiques de travail différentes<sup>18</sup>.

Les entreprises, les associations impliquées dans les secteurs touchés, les universités, municipalités, ainsi que les gouvernements fédéraux et étatiques sont les sources de financement principales du corridor Québec-New York. Les deux chambres de commerce ont la responsabilité de s'assurer que les ressources financières nécessaires sont obtenues par un partenariat entre le secteur public et privé sur une multitude de projets. Le graphique 2 illustre les interactions entre le public, les organisations privées et les autres acteurs impliqués dans le développement du corridor Québec-New York.

Au niveau national, les questions commerciales ont encouragé les négociations intergouvernementales, les discussions interagences et les consultations sur des secteurs spécifiques afin de créer un front commun dans les négociations commerciales internationales. Il n'est pas surprenant que les relations internationales se sont complexifiées puisque les États et provinces veulent organiser leur propre développement économique et mettre de l'avant leurs intérêts et préoccupations dans les politiques et positions fédérales. Par conséquent, les autorités nationales et les gouvernements subnationaux sont en compétition afin de contrôler et de gérer les zones d'intérêt mutuel tels que l'immigration, le commerce international, l'économie, le développement social, l'environnement, les règles de sécurité, etc. Il existe aussi des désaccords au niveau des priorités budgétaires fédérales et provinciales. De plus, les municipalités demandent plus de privilèges au niveau de la taxation afin d'attirer de nouveaux investissements.

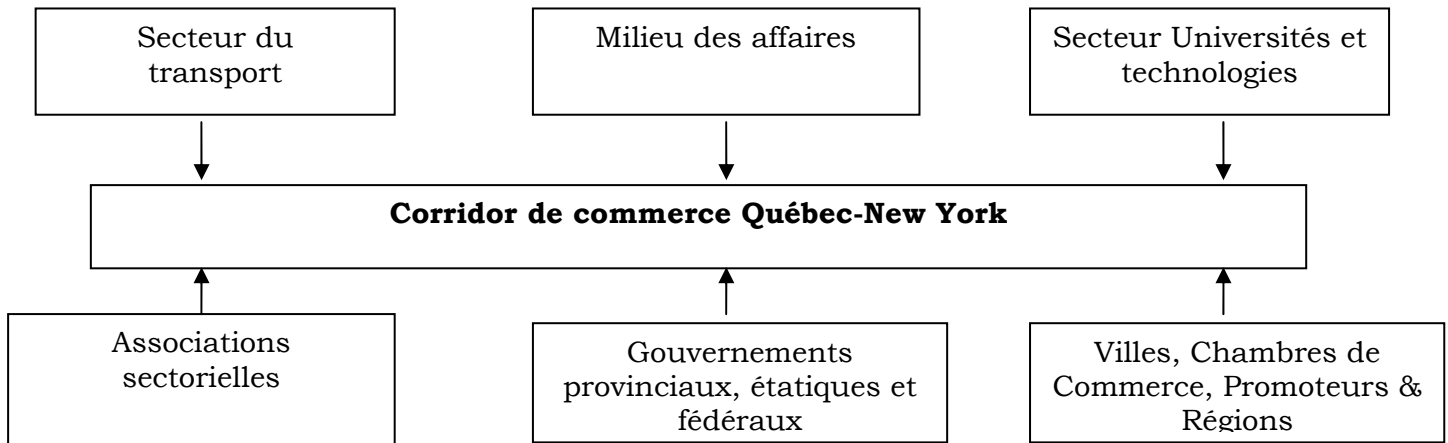
---

<sup>17</sup> Relations internationales Québec. May 2002. [Entente de coopération dans les domaines économique, scientifique et technologique entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État de New York.](#)

---

<sup>18</sup> Bradbury, Susan. Op. cit., 2002.

**Graphique 2** Les partenaires engagés dans le développement du corridor Québec-New York<sup>19</sup>



D'un autre côté, au niveau international, la coordination des actions entre le Canada et les États-Unis a aussi été difficile puisque l'ALENA n'a pas créé d'institution ou de mécanisme supranational qui pourrait établir un système de régulation pour une plus grande intégration économique. L'existence d'asymétries juridictionnelle et de différences organisationnelles entre le fédéralisme canadien et américain entravent l'intégration binationale. Les capacités des deux pays diffèrent, notamment au sujet de la gestion de la frontière, des règles de sécurité, de la planification et du financement de l'infrastructure routière. Les provinces canadiennes sont plus autonomes que les États américains. Le fédéralisme canadien empêche les provinces et territoires de s'engager dans des activités internationales. De plus, conformément à sa division constitutionnelle des pouvoirs, le gouvernement fédéral est limité dans l'implantation d'accords internationaux auxquels il est signataire lorsqu'ils touchent des sphères de juridiction provinciale<sup>20</sup>.

Le tableau suivant illustre les différences de juridictions entre le Canada et les États-Unis pour certaines problématiques majeures.

En dépit de l'ALENA, les États-Unis et le Canada continuent d'opérer sous des standards différents. Notamment au niveau des taxes d'essence, aux prérequis pour les licences, réglementations du poids et longueur et les règles de sécurité et standards technologiques. Malgré le fait que le *Land Transportation Standards Subcommittee* (LTSS) a la responsabilité de rendre compatibles les législations entre les partenaires de l'ALENA, les réglementations diffèrent non seulement entre les pays mais à même leurs frontières. Il existe plus de soixante juridictions distinctes sous l'ALENA qui déterminent ces législations<sup>21</sup>. De plus, au moins 44 agences canadiennes ou américaines possèdent une quelconque juridiction sur la frontière. Ces autorités incluent les agences de transport, les inspecteurs des aliments, les agents d'immigrations, les forces de police et de sécurité, les agences gouvernementales et les agences de protection des consommateurs.

<sup>19</sup> Source: Chambers of Commerce of Québec and New York. April 2004. «Québec-Canada-USA Trade Corridors: A new cross-border partnership for business», Action Plan 2004-2006.

<sup>20</sup> Inter-American Studies Center ([Centre d'études interaméricaines CEI](#)).

<sup>21</sup> Bonsor, Norman. 2004. op. cit.,



**Tableau 3** Chevauchement et conflits de juridictions: compétences effectives touchant des problématiques transfrontalières <sup>22</sup>

	Canada		États-Unis	
	Fédéral	Provinces	Fédéral	États
Commerce international	X	√	X	
Développement économique	X	X	X	√
Industrie primaire / ressources		X	X	X
Normes alimentaires	X		X	√
Energie		X	X	√
Environnement	X	√	X	√
Gestion des frontières	X		X	
Infrastructure/autoroutes		X	X	√
Immigration	X	√	X	
Mobilité de la main-d'oeuvre		X	X	
Gouvernance d'entreprises / Réglementation des valeurs mobilières	√	X	X	

Note: X = compétence exclusive ou prédominante; √ = compétences concurrentes ou partielles

plupart des discussions dans la planification de corridors d'échanges continue de tourner autour de la nécessité d'atteindre un équilibre entre les besoins opposés des secteurs publics et privés en ce qui concerne des échanges efficaces vs les restrictions de sécurité.

De plus, d'autres acteurs tels la société civile, les unions de travailleurs, les ONG et autres types de groupes d'intérêts publics sont aussi concernés avec les impacts sociaux et environnementaux négatifs des corridors de commerce sur leurs communautés. Ils devraient aussi être entendus lors des discussions entourant le développement de corridors de commerce.

Toutes ont un rôle dans la réglementation de l'entrée des flottes de transport dans leur pays respectif.

Malgré tout, la communauté d'affaires reste l'acteur central dans le développement de corridors d'échanges. Ce groupe est aussi directement concerné par les problèmes transfrontaliers et ne partage pas nécessairement la vision des instances gouvernementales. La communauté d'affaires est le principal groupe en faveur d'une intégration nord-américaine efficace. En Amérique du nord, les chaînes d'approvisionnement de marchandises sont à tel point intégrées que les entreprises vont dépendre des infrastructures frontalières et de cadres réglementaires flexibles. Contrairement à l'attitude proactive des entreprises, les gouvernements se sont montrés beaucoup plus passifs au sujet du développement de corridors de commerce. Quoiqu'il en soit, la

Des questions sérieuses apparaissent lorsqu'on s'interroge sur la meilleure façon de gérer les problèmes transfrontaliers. En effet, le nombre de parties prenantes et d'intérêts ont considérablement augmenté, et par conséquence différentes priorités ont été identifiées afin d'aborder des défis communs. Une circulation de biens et personnes efficace, fluide et sécuritaire entre le Canada et les États-Unis est essentielle pour le bien-être des deux pays<sup>23</sup>.

**Au-delà de la planification de corridors de transport: le développement régional et les grappes industrielles dans le corridor Québec-New York**

Les relations internationales sont de plus en plus importantes pour les gouvernements subnationaux, qui tentent de répondre aux pressions concurrentielles de la mondialisation par le développement de grappes industrielles transfrontalières. L'intégration

<sup>22</sup> Source: Hale, Geoffrey E. 2003. *Adapting to North American Integration*. Policy Research Initiative, [http://policyresearch.gc.ca/page.asp?pagenm=v6n3\\_art\\_09](http://policyresearch.gc.ca/page.asp?pagenm=v6n3_art_09)

<sup>23</sup> OCC Borders and Trade Development Committee. May 2004. *Costs of Borders delays to Ontario*.

nord-américaine a créé un climat de compétition entre les États et localités qui tente d'acquiescer un avantage concurrentiel sur les autres régions. Dans ce contexte, les États vont tenter d'attirer les investissements étrangers, les activités commerciales et de faire la promotion de leurs exportations locales<sup>24</sup>.

Le corridor d'échanges Québec-New York va représenter l'émergence d'une zone binationale et transfrontalière d'échanges économiques. Dans cette optique le Québec et New York implantent une stratégie de développement d'une intégration productive. Les industries des deux côtés de la frontière essaient de trouver de meilleurs moyens de collaborer et de se compléter.

L'intégration régionale du Québec et de New York est la conséquence de leur proximité géographique mais surtout de leur interdépendance économique. Les deux partenaires cherchent à renforcer mutuellement et à augmenter leur position concurrentielle à l'intérieur du marché nord-américain en augmentant leur degré de spécialisation dans de multiples secteurs industriels. Il est important de souligner qu'il est plus facile pour le Québec d'établir et de développer une forte coopération économique avec les États frontaliers ou d'anciens partenaires économiques qu'avec des régions plus éloignées. Quoiqu'il en soit, le Québec ne devrait pas négliger les changements dans la dynamique du marché nord américain amenés par l'ALENA. Les nouveaux marchés se développent dans le sud et l'ouest de la région nord américaine. Selon Albert Juneau, de la FCCQ, le Québec devra faire un effort afin de s'intégrer à ces nouveaux marchés, longeant l'autoroute I-35<sup>25</sup> jusqu'au Mexique.

Les exportations québécoises aux États-Unis tournent autour de cinq produits de base.

Ceux-ci comptent à eux seuls pour 40% du total des exportations. Ces exportations consistent en l'aluminium, les télécommunications, le papier journal, les automobiles et l'aéronautique. De plus, les exportations du Québec à New York sont majoritairement composées d'aluminium. Celles-ci incluent les alliages, l'électricité, les matières d'impression, pièces d'automobiles (excluant les moteurs), les métaux précieux, les équipements de télécommunication, le bois tendre de charpente, les produits multimédias et électroniques, l'équipement et machines de bureau ainsi que les vêtements (voir tableau 4). Même si les exportations québécoises de matériaux primaires continuent d'être une source importante de revenus, c'est dans les domaines des services et de la haute technologie que le Québec a définitivement investi. Les dépenses en R&D du Québec ont augmenté de 50% entre 1998 et 2002. En 2002, les dépenses domestiques du Québec en R&D totalisaient CDN\$6.5 millions, soit 29% des dépenses canadiennes<sup>26</sup>.

En 1991, le gouvernement du Québec fût le premier gouvernement provincial canadien à adopter une politique gouvernementale favorisant le développement d'agglomérats. Le programme ACCORD (Action Concertée de Coopération Régionale de Développement), est une initiative régionale québécoise gérée par la Société Générale de Financement, le gouvernement du Québec ainsi que les différents gouvernements régionaux. Ce programme à développer les niches d'excellence du Québec<sup>27</sup>.

Basés sur le programme ACCORD, il existe au Québec deux principaux types d'agglomérats. Le premier type de regroupements consiste en de petites firmes manufacturières, qui sont pour la plupart localisées à l'extérieur de Montréal ou de la ville de Québec (métal,

<sup>24</sup> Blank, Stephen. 1993. «The North South Agenda : The Emerging Architecture of North America». North-South Center: University of Miami

<sup>25</sup> The Highway I-35 goes through the states of Minnesota, Kansas, Iowa, Missouri, Oklahoma, and Texas.

<sup>26</sup> Statistics Canada. Domestic spending on research and development (GERD), funding sector, by provinces [http://www40.statcan.ca/101/cst01/scte01f.htm?sdi=q uebec%20research%20development].

<sup>27</sup> Singh, Indira. 2003. [Can Government Catalyze Clusters? Examples of Governments Actions](#). Ministry of Northern Development and Mines, Government of Ontario, Canada

produits, portes et fenêtres). L'autre type d'agglomérats est localisé dans la ville de Québec et à Montréal et est orienté vers des secteurs scientifiques tels la biotechnologie, l'aéronautique, l'optique, etc<sup>28</sup>. La province du Québec est le plus grand exportateur de haute technologie du Canada, comptant pour 47,5% (16,8 millions \$ CAN) du total des exportations canadiennes en 2003<sup>29</sup>. Le Québec compte notamment pour 81,1% du total des exportations canadiennes en construction d'avions et d'aéronautique, 19,1% des produits pharmaceutique, 14,4% des équipement de bureau, d'informatique et de comptabilité, 36,5% des équipements de radio, télévision et de communication, et 18,4% des instruments médicaux, optiques et de précision<sup>30</sup>.

De l'autre côté, les importations québécoises provenant de l'État de New York consistent principalement en des ordinateurs, des circuits intégrés, des films photographiques et autres stocks, des générateurs électriques, des métaux et produits métalliques, du papier et carton, du pétrole et du bois<sup>31</sup> (voir le tableau 5). Depuis 1995, le gouvernement de l'État de New York a augmenté ses investissements dans les industries de haute technologie et biotechnologiques. Plus d'un milliard de dollars ont été investis dans la recherche scientifique, notamment dans la recherche sur les systèmes environnementaux, la bioinformatique, la photonique, la biotechnologie et la nanotechnologie.

---

<sup>28</sup> Ouimet, Mathieu; Anara and Landry. 2003. «[Clusters as regional development tool – from idea to intervention tools](#)». Canada Economic Development for Quebec Regions.

<sup>29</sup> «[Investissement Québec. «The benefits of Investing in Québec. Québec a Dynamic and Profitable Business Environment](#)», p. 5. Information provenant de l'Institut de la Statistique du Québec, 2004.

<sup>30</sup> Institut de la Statistique Québec. 2004. «Part des exportations et des importations québécoises dans les exportations et importations canadiennes, 1998-2003», online [[http://diff1.stat.gouv.qc.ca/savoir/indicateurs/commerce/9\\_08.htm](http://diff1.stat.gouv.qc.ca/savoir/indicateurs/commerce/9_08.htm)], consulté le 16 Juin 2005

<sup>31</sup> Industry Canada. [Exportations canadiennes \(échanges New York-Québec\)](#) Basé sur les données de Statistique Canada

Le *Empire State Development* (ESD), une agence de développement économique, a identifié treize grappes industrielles principales dans l'État de New York. Ces agglomérats, qui se spécialisent dans certains produits manufacturiers et services, oeuvrent dans les secteurs suivants: les ordinateurs, les disques durs et l'électronique, la machinerie et systèmes industriels, l'équipement de transport, l'industrie biomédicale, les services aux entreprises, les communication et les médias, les services financiers, la transformation de matériaux l'optique et l'imagerie, les logiciels ainsi que la transformation et la distribution d'aliments<sup>32</sup>. Selon le rapport *Cyberstates 2003*, produit par *L'American Electronics Association*, l'État de New York arrive troisième dans le palmarès du plus grand nombre d'établissements de haute technologie (20,400), d'emplois dans le secteur de haute technologie (329,749), et au niveau des revenus découlant de la haute technologie (\$24 milliards), quatrième quant à l'investissement de capital de risque (\$0,8 milliards). Sans compter que l'État de New York est un des leaders aux États-Unis dans le développement de la nanotechnologie<sup>33</sup>.

On considère que la technologie a une influence centrale dans le mouvement de coopération entre New York et le Québec. Un des objectifs de ce corridor est de permettre la collaboration dans les secteurs clés de technologie afin d'assurer une économie solide de haute-technologie pour le Québec et New York. Le Conseil de Développement Économique du corridor Québec-New York encourage les actions liées au développement économique en « identifiant les grappes industrielles partagées dans le corridor comme la base d'un plus grand développement et la génération de plans d'action afin de maximiser le potentiel de ces agglomérats<sup>34</sup> ».

Le Comité de Développement Technologique du corridor Québec-New York a décidé afin de

---

<sup>32</sup> [Empire State Development, liste de «Industry Clusters»](#)

<sup>33</sup> [Ibid](#)

<sup>34</sup> Fédérations des Chambres du Commerce du Québec. Décembre 2001. «Quebec-New York Corridor Agreement».

jeter les bases pour une coopération sur sept secteurs prioritaires: la nanotechnologie, l'autoroute de l'information, le capital de risque, l'optiques/photoniques, la cyber-sécurité, la génomique et la biotechnologie. Au Rendez-Vous Technologique (tenu le 12 novembre 2003), deux accords prospères ont été conclus dans le champs de la nanotechnologie et des communications à haute-vitesse. Dans le premier cas, le partenariat entre NanoQuébec<sup>35</sup>, le Réseau de Recherche du Québec en Nanoscience et Nanotechnologie<sup>36</sup>, et l'Albany NanoTech vise à maximiser la coopération et faire la promotion des échanges dans les projets de recherche et dans le développement de la nanotechnologie. Pour plusieurs la nanotechnologie guidera les futures innovations technologiques dans variété de secteurs industriels allant de la technologie informatique aux systèmes biomédicaux et à l'environnement.

Le deuxième accord concernait l'autoroute de l'information. Le RISQ (Réseau d'Information Scientifique du Québec) a accepté de travailler de concert avec ses homologues de New York, le NYSERNET<sup>37</sup> et l'ACCN<sup>38</sup>, afin que les institutions d'enseignement et de recherche du Québec et du nord-est et du sud de l'État de New York puissent plus aisément échanger.

Les deux groupes travaillent aussi en coopération avec l'ADRIQ (Association de la recherche industrielle du Québec) et l'UVANY (*Upstate Venture Association of New York*) afin de fournir le capital-risque pour l'ensemble du corridor Québec-New York. Toutefois, ce projet se développe lentement. De plus, d'autres priorités sont présentement en considération: le développement de photoniques et de nouvelles technologies énergétiques, plus

particulièrement au niveau de l'énergie efficiente et renouvelable.

Le corridor technologique de Québec-New York vise à devenir une place de choix pour la recherche, le développement et l'investissement pour les entreprises du secteur de haute technologie. Toutefois, l'expansion des firmes en grappes industrielles dépend de l'accessibilité de certains facteurs tels la technologie, la formation de la main-d'oeuvre (scientifiques et techniciens), la proximité d'institutions de recherche, la disponibilité de capital domestique et d'investissements directs étrangers, d'infrastructures avancées multimodales et les considérations environnementales. De plus, les gouvernements jouent trois rôles cruciaux dans le développement de grappes industrielles. D'un côté, ils assurent des conditions macroéconomiques adéquates. Ils améliorent de l'autre les capacités microéconomiques. Enfin, ils donnent des investissements directs ou des mesures favorisant l'investissement dans l'infrastructure technique, physique ou éducationnelle<sup>39</sup>. Or, l'incapacité de la ville de New York City de s'imposer comme un centre biotechnologique est un exemple flagrant de l'insuffisance du support financier de l'État.

En dépit du fait que la ville de New York remplit toutes les conditions pour soutenir une croissance en biotechnologie, comme la présence d'entreprises biotechnologiques, de compagnies pharmaceutiques, venture capital, d'institutions médicales, des centres de recherche et des universités reconnues, le gouvernement de New York State n'a pas investi dans la construction de nouvelles installations commerciales de biotechnologie depuis 1994. Ils ont de plus raté l'opportunité de financer un complexe commercial majeur de biotechnologie dans le centre du Central<sup>40</sup>. En réponse à cette absence d'infrastructures disponibles à même la ville de New York, plusieurs compagnies de biotechnologie ont

---

<sup>35</sup> NanoQuebec a été créé par les six grandes universités au Québec.

<sup>36</sup> La nanotechnologie est l'appellation collective pour la science de pointe et la technologie qui se spécialise dans les nouveaux matériaux et techniques liés au nanomètre (de la grandeur d'un milliardième d'un mètre).

<sup>37</sup> NYSERNET, le *New York State Education and Research Network*, couvre le sud de l'État de NY.

<sup>38</sup> ACCN, Le *Adirondack-Champlin community Network*, qui couvre le nord-est de l'État de NY.

---

<sup>39</sup> Singh, Indira. 2003. op. cit., 10

<sup>40</sup> Center for an Urban Future. August 2002. *A prescription for Failure: Albany's \$200 million Biotech Plan Bypasses NYC, the State's Best Chance to Grow the Industry.*

par conséquent été forcées de délocaliser leurs installations dans d'autres municipalités. Il est évident dans ce cas que le gouvernement devrait orienter ses actions afin d'accélérer la croissance d'agglomérats et devrait fournir des fonds pour les projets de biotechnologie dans la ville de New York. Le rôle des agences gouvernementales n'est plus d'exécuter des politiques de développement industriel mais de d'identifier, de faire la promotion et d'offrir un support aux groupes potentiels.

### Conclusion

Cette note de recherche démontre que les économies du Québec et de New York sont intimement liées et que leur prospérité dépend d'une infrastructure de transport plus intégrée pour la production et la distribution de biens et services. De plus, le corridor Québec-New York suggère que les élites locales et régionales au Canada et aux États-Unis sont en train de devenir des acteurs centraux dans l'économie internationale et que les gouvernements fédéraux devraient s'ajuster à ce nouvel environnement de libre-échange. Les régions à même un pays sont diversifiées. Celles-ci veulent avoir la possibilité de répondre à leurs besoins spécifiques, de définir leurs priorités et de faire face à leurs propres défis.

Afin de demeurer concurrentiels, non seulement l'échelle mondiale mais aussi à l'intérieur du marché nord-américain, le Québec et New York ont identifié leurs secteurs industriels clefs tout en échangeant et coopérant dans une variété de secteurs technologiques. Les communautés des deux côtés de la frontière collaborent afin de mettre de l'avant leurs intérêts communs et recherchent des solutions pour faire face à leurs problèmes communs. Toutefois, il reste plusieurs défis à l'horizon, comme l'harmonisation de certaines politiques et lois, le renforcement de la sécurité des frontières sans nuire aux échanges, l'augmentation de la coordination interagences, l'échange d'information, de données ainsi que la recherche de nouveaux secteurs où la coopération serait possible. Enfin, les décideurs politiques doivent prendre en conscience que les intérêts

## Le corridor Québec-New York

### Résumé

*Les corridors de commerce sont apparus en Amérique du Nord en tant que réponse à la croissance du volume des échanges commerciaux entre les trois partenaires de l'ALÉNA. Ils ont aussi permis aux gouvernements étatiques et provinciaux de s'assurer une place dans le marché nord-américain. Cette note aborde d'abord les enjeux liés aux infrastructures frontalières et aux restrictions de sécurité aux frontières. Ensuite, elle montre que les corridors commerciaux sont mus par des intérêts politiques sociaux et économiques très diversifiés et à tous les niveaux. Ceci complique la planification et la coordination afin d'établir des projets communs. La dernière partie de la note se penche sur les grappes industrielles transfrontalières, qui sont considérées par les gouvernements du Québec et de New York comme des outils privilégiés de développement régional. Les économies des deux voisins sont intimement liées et leur prospérité dépend d'une infrastructure de transport mieux intégrée pour assurer le mouvement des biens et services et l'efficacité des chaînes de production. Pour tirer leur épingle du jeu de la concurrence, le Québec et l'État de New York coopèrent dans des secteurs clés et s'efforcent de trouver des solutions communes à leurs problèmes. Il reste beaucoup d'obstacles à surmonter, toutefois, et il faudra continuer à concilier une multitude d'intérêts parfois contradictoires pour assurer l'avenir de l'intégration économique nord-américaine.*

en compétition (contradictoires) d'un nombre de joueurs (les trios paliers de gouvernement, la communauté d'affaires et la société civile) influencent et façonnent directement l'avenir de l'intégration nord-américaine.

## Sources

Bonsor, Norman. 2004. «Fixing the Potholes in North American Transportation Systems». *Choices*, 10 (8) IRPP, [www.irpp.org/choices/archive/vol10no8.pdf](http://www.irpp.org/choices/archive/vol10no8.pdf).

Bradbury, Susan. 2002. «Planning Transportation Corridors in Post-NAFTA North America», *Journal of the American Planning Association*, 68, 2. p. 137-150.

Blank, Stephen. 2005. *Mapping the New North America*. Western Washington University, February. [www.cbe.wvu.edu/cib/events/..%5Cblanktalk.htm](http://www.cbe.wvu.edu/cib/events/..%5Cblanktalk.htm)

Blank, Stephen. 1993. «The North South Agenda : The Emerging Architecture of North America». North-South Center: University of Miami.

Brooks. R. Mary, 2004. *Mapping the New North American Reality: the Road Sector* Institute for Research on Public Policy [www.irpp.org/miscpubs/archive/NA\\_integ/wp2004-09k.pdf](http://www.irpp.org/miscpubs/archive/NA_integ/wp2004-09k.pdf)

Center for an Urban Future. August 2002. *A prescription for Failure: Albany's \$200 million Biotech Plan Bypasses NYC, the State's Best Chance to Grow the Industry*.

Chambers of Commerce of Québec and New York. April 2004. «Québec-Canada-USA Trade Corridors: A new cross-border partnership for business», Action Plan 2004-2006.

Eaton, David W. 2004. *Roads, Trains and Ports: Integrating North American Transport*. Institute for Research on Public Policy. [www.irpp.org/miscpubs/archive/NA\\_integ/wp2004-09j.pdf](http://www.irpp.org/miscpubs/archive/NA_integ/wp2004-09j.pdf).

Empire State Development .«Industry Clusters» list, [www.nylovesbiz.com/NYS\\_Home\\_To\\_Business/Industry\\_Clusters/default.asp](http://www.nylovesbiz.com/NYS_Home_To_Business/Industry_Clusters/default.asp)

Fédérations des Chambres du Commerce du Québec. December 2001. «Québec-New York Corridor Agreement».

Industry Canada. Canadian exports (trade New York-Québec). [http://strategis.gc.ca/sc\\_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag](http://strategis.gc.ca/sc_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag).

Industry Canada, *Canadian Trade Balance, total for all products Québec-New York latest 5 years*. [http://strategis.gc.ca/sc\\_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag](http://strategis.gc.ca/sc_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag).

Investissement Québec. «The benefits of Investing in Québec. Québec a Dynamic and Profitable Business Environment». [www.investQuébec.com/documents/en/secteur/BenefitsQuébec.pdf](http://www.investQuébec.com/documents/en/secteur/BenefitsQuébec.pdf).

Institut de la Statistique du Québec. 2004. «Part des exportations et des importations québécoises dans les exportations et importations canadiennes, 1998.2003», [http://diff1.stat.gouv.qc.ca/savoir/indicateurs/commerce/9\\_08.htm](http://diff1.stat.gouv.qc.ca/savoir/indicateurs/commerce/9_08.htm).

Inter-American Studies Center (Centre d'études interaméricaines CEI). [www.cei.ulaval.ca](http://www.cei.ulaval.ca).

Juneau, Albert. 2004. *Québec-New York Trade Corridors Initiatives*, Institute for Research on Public Policy (IRPP), [www.irpp.org/miscpubs/archive/NA\\_integ/wp2004-09p.pdf](http://www.irpp.org/miscpubs/archive/NA_integ/wp2004-09p.pdf).

Nadeau, Jean Benoît. 2002. «Business without border: The most ambitious bi-national economic zone on the continent will soon come into being between Montreal and Plattsburgh. Is this the way of the future?». *L'Actualité*, September 15.

NAFTA Superhighways Threaten North America. 1997 [http://www.imaja.com/change/environment/cars/SuperhighwaysThreatenNA.html]. Avril.

OCC Borders and Trade Development Committee. May 2004. *Costs of Borders delays to Ontario*, [http://occ.on.ca/members/2committees/borders/related\\_documents/CostofBorderDelays.doc](http://occ.on.ca/members/2committees/borders/related_documents/CostofBorderDelays.doc).

Quimet, Mathieu; Anara and Landry. 2003. «Clusters as regional development tool – from idea to intervention tools». Canada Economic Development for Québec Regions, [www.dec-ced.gc.ca/Complements/Publications/Observatoire-EN/Atelier2003\\_en.htm](http://www.dec-ced.gc.ca/Complements/Publications/Observatoire-EN/Atelier2003_en.htm).

Proulx, Pierre-Paul. *Economic Regions in North America*. Policy Research Initiative, [http://policyresearch.gc.ca/page.asp?pagenm=v7n1\\_art\\_07](http://policyresearch.gc.ca/page.asp?pagenm=v7n1_art_07).

Port Authority of New York and New Jersey, <http://www.panynj.gov/>.

Relations internationales Québec. May 2002. *Entente de coopération dans les domaines économique, scientifique et technologique entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État de New York*. Online

[[http://www.mri.gouv.qc.ca/fr/action\\_internationale/ententes/pdf/2002-04.pdf](http://www.mri.gouv.qc.ca/fr/action_internationale/ententes/pdf/2002-04.pdf)]

Seaman, Mark; Goldman and Cerreño. 2004. *Assessing New York's Border Needs*. New York: Rudin Center for Transportation, Policy and Management, online  
[<http://www.nyu.edu/wagner/transportation/files/bordersFinalReport.pdf>] (consulted on June 20, 2005).

Slack, Brian. The Port of Montreal. Transport Geography on the Web, online  
[<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/app14en/ch4a3en.html>], (consulted on June 20, 2005).

Singh, Indira. 2003. Can Government Catalyze Clusters? Examples of Governments Actions. Ministry of Northern Development and Mines, Government of Ontario, Canada. Online  
[<http://www.utoronto.ca/onris/Can%20Government%20Catalyze%20Clusters.doc>] (consulted on June 2005).

Statistics Canada, «Canadian International Merchandise Trade», cat. No 65-001

Transport Canada. 2001. *Transportation and Trade*, online  
[<http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2001/tc0107ce.htm>] (consulted on June 2005)

Transport Canada. *Strategic Highway Infrastructure Program (SHIP)*, On line  
[<http://www.tc.gc.ca/pol/en/tbwg/312.htm>].

Van Pelt, Michel. May 2003. *Moving Trade: An Introduction to trade corridors*.  
[[http://tradecorridors.com/overview/publications/moving\\_trade.pdf](http://tradecorridors.com/overview/publications/moving_trade.pdf)].

Personne ressource interviewée :

Albert Juneau, Consultant, Corridor Québec New York

**Annexe 1:** Exportations totales du Québec vers l'État de New York. Liste des 25 principaux produits, 2000-2004

	2000	2001	2002	2003	2004
UNWROUGHT ALUMINUM - ALLOYED	630,837	592,756	812,164	514,924	559,400
UNWROUGHT ALUMINUM - NOT ALLOYED	263,654	316,584	245,620	374,968	492,124
WIRE - OF REFINED COPPER - MAXIMUM CROSS SECTIONAL DIMENSION EXCEEDING 6MM	349,083	299,752	278,259	206,286	424,619
ELECTRICAL ENERGY	285,281	506,601	565,905	566,904	312,209
NEWSPRINT - IN ROLLS OR SHEETS	443,156	400,142	341,229	348,144	282,869
PRINTED CIRCUITS	104,569	182,126	213,665	178,544	277,759
PARTS OF RAIL VEHICLES - RAILWAY ROLLING STOCK PARTS NES	67,704	160,496	160,381	186,679	233,010
GOLD IN UNWROUGHT FORM (NON-MONETARY)	450	3,599	353	55,498	213,897
PARTS OF ELECTRICAL APPARATUS FOR LINE TELEPHONE OR LINE TELEGRAPHY	1,398,304	249,352	91,511	41,489	182,531
LUMBER (THICKNESS >6MM) - CONIFEROUS WOOD	115,214	137,432	131,478	86,581	131,490
HEAVY PETROLEUM OIL PREPARATIONS	--	--	117,738	139,436	124,031
SILVER IN UNWROUGHT FORM	115,718	138,913	148,189	116,233	121,833
CHOCOLATE/COCOA PREPARATIONS (<2KG) - FILLED	25,720	7,178	8,403	57,771	95,498
FINE WRITING/PRINTING PAPER - IN ROLLS	--	--	68,965	53,961	90,526
LIGHT PETROLEUM OIL PREPARATIONS (INC.GASOLINE)	--	--	39,941	48,331	73,082
PARTS AND ACCESSORIES OF AUTOMATIC DATA PROCESSING MACHINES (INCL COMPUTERS) AND UNITS THEREOF	204,598	139,621	77,368	57,532	72,802
WOMEN/GIRL SWIMWEAR - KNITTED - SYNTHETIC FIBRES	31,730	25,072	33,336	43,512	70,161
CHOCOLATE/COCOA PREP. (<2KG)-NOT FILLED	27,004	15,378	27,052	88,333	62,626
TURBO-PROPELLERS - POWER EXCEEDING 1,100 KW	2,799	82,541	66,787	63,977	60,178
ALUMINIUM OXIDES (ECL. ARTIFICIAL CORUNDUM)	5,718	8,062	7,177	50,799	58,873
MONOLITHIC INTEGRATED CIRCUITS - DIGITAL	--	--	17,269	21,425	54,460
OTHER KNITTED/CROCHETED FABRICS NES	--	--	89,799	92,722	51,811
T-SHIRTS, SINGLETs AND OTHER VESTS - KNITTED - COTTON	49,302	52,972	71,870	71,530	51,657
WOOD ARTICLES NES (INCL LADDERS, SIGNS, TRELISSES, FENCING PANELS, PICKETS, COFFINS AND CASKETS)	43,980	46,797	54,402	48,640	50,627
TURBO-PROPELLERS - POWER NOT EXC. 1,100 KW	6,613	118,762	161,913	90,283	46,210
SUB-TOTAL	4,171,435	3,484,138	3,830,775	3,604,503	4,194,285
OTHERS	7,150,157	5,300,380	4,807,825	4,229,089	4,179,976
TOTAL (ALL PRODUCTS)	11,321,592	8,784,517	8,638,600	7,833,592	8,374,261

En milliers de dollars canadiens

Source: Industry Canada. Canadian exports (trade New York-Québec).

[http://strategis.gc.ca/sc\\_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag](http://strategis.gc.ca/sc_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag)



**Annexe 2:** Importations totales du Québec en provenance de l'État de New York. Liste des 25 principaux produits, 2000-2004

	2000	2001	2002	2003	2004
- PRINTED CIRCUITS	441,788	495,359	387,370	331,245	388,854
- MONOLITHIC INTEGRATED CIRCUITS - DIGITAL	--	--	26,329	74,555	155,148
- WOOD IN THE ROUGH NES AND LOGS FOR PULPING	42,334	42,853	40,166	37,144	39,541
- SILVER IN UNWROUGHT FORM	195	2,787	112	72	35,540
- WASTE AND SCRAP OF PRECIOUS METAL - GOLD OR GOLD-CLAD METAL	--	--	51	13,341	29,641
- AUTOMATIC REGULATING OR CONTROLLING INSTRUMENTS AND APPARATUS NES	4,579	5,760	3,164	22,583	28,583
- ELECTRICAL FIXED CAPACITORS - CERAMIC DIELECTRIC, MULTILAYER	27,870	31,940	35,468	29,812	24,373
- WOODEN TELEPHONE POLES, FENCE POSTS, OTHER WOOD IN ROUGH - NOT TREATED	27,865	26,545	29,453	21,432	20,750
- HEAVY PETROLEUM OIL PREPARATIONS	--	--	2,271	225	19,402
- PARTS AND ACCESSORIES OF AUTOMATIC DATA PROC. MACHINES (INCL COMPUTERS) AND UNITS THEREOF	8,976	11,278	24,568	22,685	18,828
- WOOD IN THE ROUGH - OAK	12,158	13,444	16,090	18,914	18,024
- FILM, PLATES, SHEETS, FOIL AND STRIP NES - NON-CELLULAR - POLYMERS OF ETHYLENE	1,681	3,797	7,347	11,568	17,456
- VACCINES - HUMAN USES	--	--	2	3,417	16,427
- WASTE/SCRAP - PRINTED MECHANICAL PULP PAPER (SUCH AS NEWSPAPER)	25,660	13,475	10,719	10,854	15,082
- LUMBER (THICKNESS >6MM) - BIRCH, MAPLE, POPLAR, ASPEN AND OTHER NES	18,434	17,001	11,301	11,114	13,910
- ARTICLES OF VULCANIZED RUBBER NES (OTHER THAN HARD RUBBER)	1,762	1,779	3,778	10,426	13,140
- KNITTED NON-PILE FABRICS (31CM OR MORE) - 5% OR MORE ELASTOMERIC YARN, WITHOUT RUBBER	--	--	7,379	16,541	13,030
- PARTS OF AIRPLANES OR HELICOPTERS NES	23,254	25,570	19,049	17,980	12,821
- WASTE AND SCRAP OF PRECIOUS METAL - OTHER NES	--	--	15,406	9,952	12,786
- TAPS, COCKS, VALVES & OTHER SIMILAR APPLIANCES	5,661	6,388	5,070	5,027	12,358
- LIGHT PETROLEUM OIL PREPARATIONS (INC. GASOLINE)	--	--	10,623	123	10,470
- ANTIBIOTICS NES - IN DOSAGE	3,207	3,532	7,830	12,936	9,645
- ARTICLES OF JEWELLERY - PRECIOUS METALS (OTHER THAN SILVER)	6,714	7,702	9,208	8,977	9,508
- LUMBER (THICKNESS >6MM) - OAK	12,952	9,283	7,824	9,572	9,026
481810 - TOILET PAPER	909	1,805	583	1,735	8,951
SUB-TOTAL	665,999	720,298	681,159	702,230	953,295
OTHERS	1,815,701	1,597,665	1,457,042	1,294,122	1,223,200
TOTAL (ALL PRODUCTS)	2,481,700	2,317,963	2,138,201	1,996,352	2,176,495

EN milliers de dollars canadiens

Source: Industry Canada. Canadian imports (trade New York-Québec).

[\[http://strategis.gc.ca/sc\\_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag\]](http://strategis.gc.ca/sc_mrkti/tdst/tdo/tdo.php#tag)



## **Le Québec en Amérique du Nord**

**Un projet dirigé par Stephen Blank et Guy Stanley,  
avec l'assistance de Pasquale Salvaggio**



Ce projet émane de la présence du professeur Stephen Blank en tant que chercheur invité Fulbright à l'Université de Montréal en 2004-2005. Il a co-dirigé ce projet avec Guy Stanley, assistés de Pasquale Salvaggio, à l'été et à l'automne de 2005. Le projet a été supervisé par Michael Hawes, directeur exécutif du programme Fulbright Canada-États-Unis, Jean-François Lisée, directeur exécutif du Centre d'études et de recherches internationales de l'Université de Montréal (CÉRIUM), et Pierre Martin, directeur de la Chaire d'études politiques et économiques américaines de l'Université de Montréal. Il a bénéficié de l'aide financière de la Fondation Fulbright et du CÉRIUM, (grâce à une subvention du ministère des Relations internationales du Québec).

Douze étudiants de HEC-Montréal, de l'Université de Montréal et de l'Université du Québec à Montréal ont assisté aux séminaires et préparé des notes de recherche pour ce projet. Les conférenciers invités au séminaire étaient Albert Juneau (Fédération des Chambres de Commerce du Québec), Diane Wilhelmy (ancienne sous-ministre des Relations internationales du Québec) et Konrad Yakabuski (du *Globe and Mail*).

Ces études montrent que le Québec est une source vibrante d'activité économique et culturelle qui prend une place importante sur le continent. Le Québec est un partenaire économique majeur par le biais des corridors qu'il entretient avec l'État de New York et la Nouvelle-Angleterre, en plus d'être le plus important fournisseur canadien d'électricité sur le marché nord-américain. En 2004, Le Québec était sixième parmi les pays du monde au plan des exportations vers les États-Unis et quatrième destination pour les exportations américaines. Le Mexique est le plus important partenaire du Québec en Amérique latine. Le Québec est le quatrième en Amérique du Nord pour la production cinématographique et les biotechnologies.

Les études illustrent les obstacles que le Québec doit franchir pour maintenir son rythme d'intégration au marché nord-américain. Entre autres, le Québec est vulnérable à la concurrence des autres provinces—au premier chef l'Ontario—en termes de subvention aux entreprises de biotechnologie. Le défi de gérer une entreprise qui transcende les frontières est aussi illustré par le cas de Quebecor World. L'exportation vers les États-Unis présente de plus des problèmes particuliers depuis les événements tragiques du 11 septembre 2001, tel que l'étude sur CLIC Import-Export le démontre. Ensemble, ces notes jettent un éclairage nouveau sur l'évolution de l'Amérique du Nord en tant que zone économique. Bien que le

commerce conventionnel entre firmes se poursuive entre le Québec et le reste de L'Amérique du Nord, les échanges se font de plus en plus à l'intérieur de réseaux compacts ou à l'intérieur des firmes elles-mêmes. Dans ce contexte, les obstacles au commerce entre le Québec et ses partenaires nord-américains sont autant d'entraves à la croissance économique commune dont tous dépendent.

L'Amérique du Nord atteint le point où la plupart des problèmes économiques sont partagés par les partenaires de la région, peu importe où ils surgissent. Ceci a des conséquences évidentes pour les politiques publiques et pour la capacité des gouvernements de reconnaître et de résoudre les problèmes communs.

**Page Web du projet « Le Québec en Amérique du Nord »**  
<http://cepea.cerium.ca/article340.html>

**Alain-Michel Ayache**, [\*Exporter aux États-Unis dans le nouveau contexte de sécurité: l'expérience de CLIC Import-Export / Exporting to the United States in the New Security Context : The Case of CLIC Import-Export\*](#), Notes & Analyses # 8.

**David Descôteaux**, [\*Quebecor World et les atouts d'une plateforme nord-américaine / Quebecor World and the benefits of a North American Platform\*](#), Notes & Analyses # 9.

**Lauris Apse**, [\*Hollywood Nord-Est? La production de films nord-américains au Québec / Hollywood Northeast? North American Film Production in Québec\*](#), Notes & Analyses # 10.

**Rolando Gonzalez**, [\*Le Québec et le secteur de la biotechnologie en Amérique du Nord / Québec and the Biotech Industry in North America\*](#), Notes & Analyses # 13.

**Minea Valle Fajer**, [\*Le corridor Québec-New York / The Québec-New York Corridor\*](#), Notes & Analyses # 14.

**Anne-Elisabeth Piché**, [\*Un partenariat en pleine expansion : les relations économiques entre le Québec et le Mexique depuis 1994 / An Expanding Partnership : Economic Relations between Québec and Mexico Since 1994\*](#), Notes & Analyses (à paraître).

**Jean-François Talbot**, [\*Branché sur l'Amérique du Nord: Hydro-Québec et l'intégration continentale dans le secteur de l'énergie / Plugged into North America: Hydro-Québec in an Integrated Continental Energy Sector\*](#), Notes & Analyses (à paraître).

**Sandra D'Sylva**, [\*Le Corridor Québec-Nouvelle-Angleterre / The Québec-New England Corridor\*](#), Notes & Analyses (à paraître).

## Notes & Analyses sur les États-Unis/on the USA

Cette série est publiée par la Chaire d'études politiques et économiques américaines de l'Université de Montréal ([www.cepea.umontreal.ca](http://www.cepea.umontreal.ca)). Elle présente des travaux de synthèse, des analyses plus approfondies et des notes de recherche sur des enjeux contemporains touchant la politique et l'économie aux États-Unis ou les relations entre le Québec, le Canada et les États-Unis.

*This series is published by the Chair in American Political and Economic Studies at the Université de Montréal ([www.cepea.umontreal.ca](http://www.cepea.umontreal.ca)). It features short notes, analytical works and working papers on contemporary political and economic issues in the United States, or relations between Québec, Canada and the United States.*

14. Minea Valle Fajer, [Le corridor Québec-New York / The Québec-New York Corridor](#), (Note), « Le Québec en Amérique du Nord / Québec in North America », Septembre/September 2006.
13. Rolando Gonzalez, [Le Québec et le secteur de la biotechnologie en Amérique du Nord / Québec and the Biotech Industry in North America](#), (Note), « Le Québec en Amérique du Nord / Québec in North America », Avril/April 2006.
12. Stephen Blank, [North American Trade Corridors : An Initial Exploration](#) (Analysis/analyse), March/mars 2006.
11. Christian Trudeau et Pierre Martin, [L'impact des délocalisations sur l'emploi dans les services : estimations préliminaires pour le Québec, le Canada et les États-Unis](#) (Note), mars 2006.
10. Lauris Apse, [Hollywood Nord-Est? La production de films nord-américains au Québec / Hollywood Northeast? North American Film Production in Québec](#), (Note), « Le Québec en Amérique du Nord / Québec in North America », mars 2006.
9. David Descôteaux, [Quebecor World et les atouts d'une plateforme nord-américaine / Quebecor World and the benefits of a North American Platform](#), (Note), « Le Québec en Amérique du Nord / Québec in North America », février 2006.
8. Alain-Michel Ayache, [Exporter aux États-Unis dans le nouveau contexte de sécurité: l'expérience de CLIC Import-Export / Exporting to the United States in the New Security Context : The Case of CLIC Import-Export](#), (Note), « Le Québec en Amérique du Nord / Québec in North America », février 2006.
7. Linda Lee, Christian Trudeau et Pierre Martin, [Délocalisation outre frontière de l'emploi : mise à jour sur l'activité législative aux États-Unis](#) (Note), septembre 2005.
6. Linda Lee, [Inventaire des politiques industrielles aux États-Unis : portrait d'un paradoxe](#) (Note), août 2005.
5. Pierre Martin and/et Christian Trudeau, [The Political Economy of State-Level Legislative Response to Services Offshoring in the United States, 2003-2004](#) (working paper / note de recherche), April/Avril 2005.
4. Richard Nadeau et Pierre Martin, [La présidentielle de 2004. Une lutte serrée, des conventions au vote... et au delà](#) (Analyse), novembre 2004.
3. Daniel Brisson, Alexandre Carette et Pasquale Salvaggio, [Élections présidentielles américaines. Comment se distinguent les candidats sur les principaux enjeux de politique étrangère ?](#) (Note), octobre 2004.
2. Linda Lee, [Les politiques d'achat chez nous à l'américaine : le retour en force des lois « Buy American » aux États-Unis](#) (Note), septembre 2004.
1. Linda Lee, [Délocalisation outre frontière de l'emploi : le point sur l'activité législative aux États-Unis](#) (Note), juin 2004.