

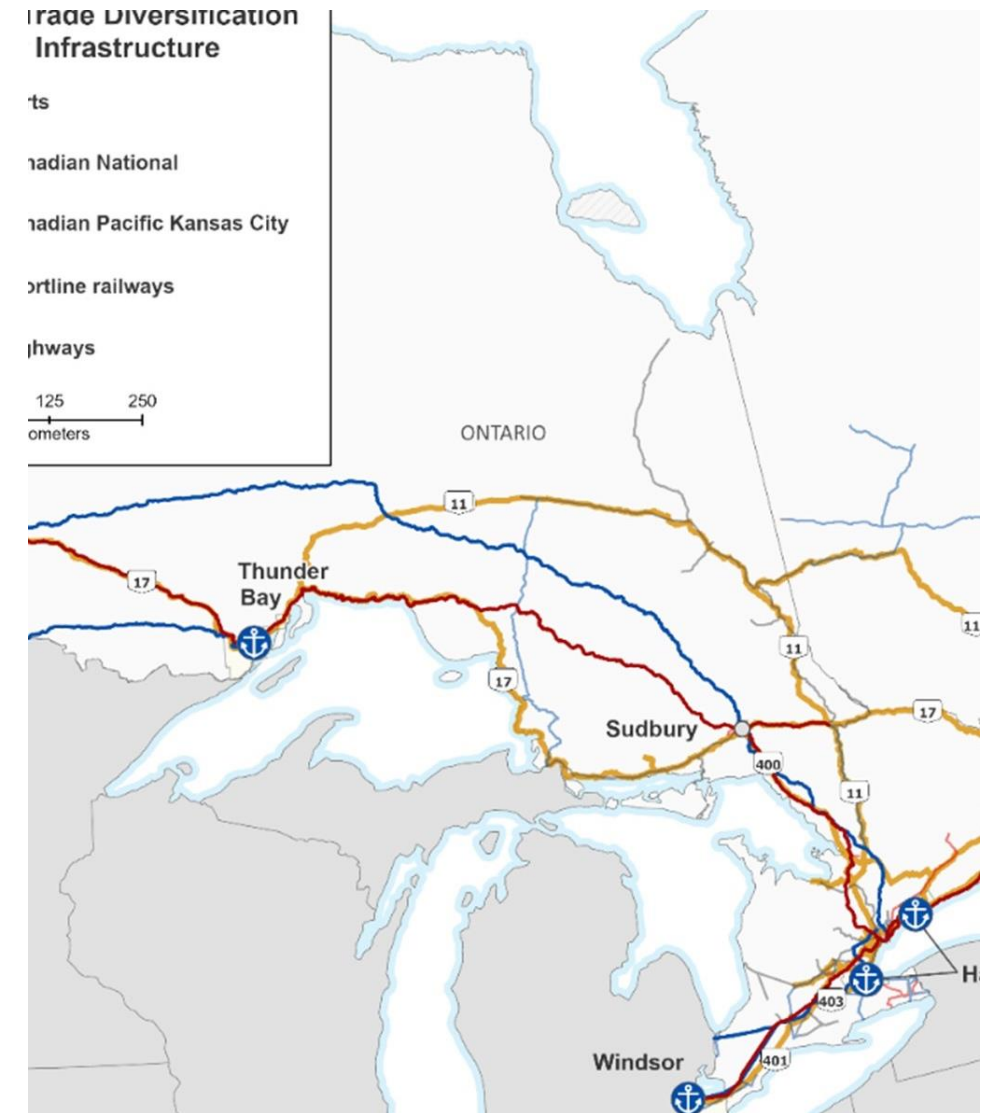
L'économie du Canada

Corridors, intégration mondiale et diversification commerciale hors États-Unis

Th. Warin, PhD

Question de recherche

Comment le Canada peut-il diversifier son économie internationale au-delà des États-Unis sans perdre l'efficacité de ses corridors économiques?



Optimiser l'économie canadienne

La présentation suit une logique descendante : question stratégique, macroéconomie, corridors, puis Est canadien.

Comment diversifier l'économie internationale du Canada hors des États-Unis?

Point de départ analytique

1 Diversification

variable dépendante

2 Canada macro

économie ouverte

3 Corridors

niveau méso

4 Est canadien

Grands Lacs–Saint-Laurent

Idée directrice

La diversification ne doit pas être vue comme une stratégie, mais comme le résultat d'une optimisation. Elle dépend de la capacité des corridors à transformer des accords de libre-échange en flux réels.

Canada : une économie ouverte de taille moyenne, mais systémique

Quelques grandeurs suffisent à situer le problème de diversification.

41,65 M

population estimée au 1er juillet 2025

+1,7 %

croissance du PIB réel en 2025

+2,1 %

inflation annuelle moyenne en 2025

997 G\$

exportations de biens et services en 2024

1 004,8 G\$

importations de biens et services en 2024

≈ 2/3

commerce international en proportion du PIB

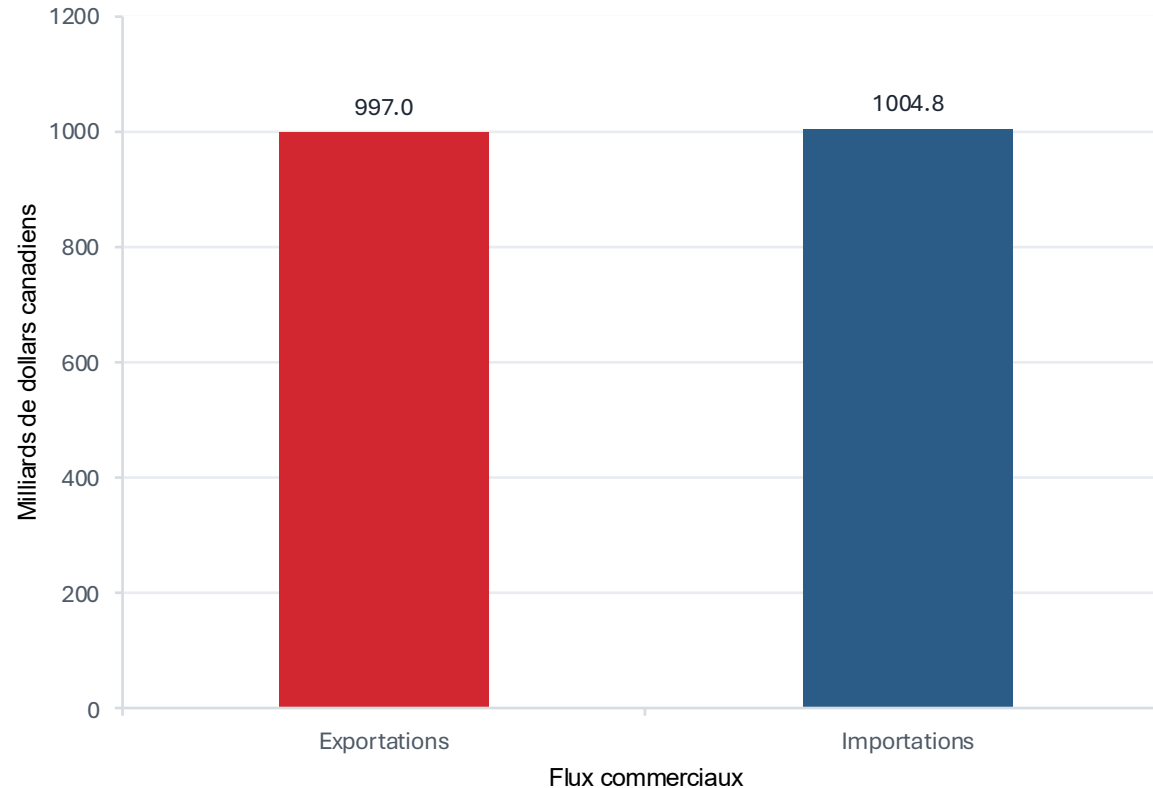
L'enjeu n'est pas d'ouvrir le Canada au monde. Il l'est déjà. L'enjeu est de réorienter des flux concentrés vers des marchés plus diversifiés.

L'ouverture commerciale est une condition macroéconomique

En 2024, les flux de biens et services dépassent de part et d'autre le seuil symbolique du billion de dollars.

Exportations et importations de biens et services, 2024

Valeur annuelle; dollars canadiens



près de 4 M

emplois soutenus par les exportations

≈ 2/3 du PIB

poids du commerce international

+36,2 %

IDE entrants au Canada en 2024

Lecture

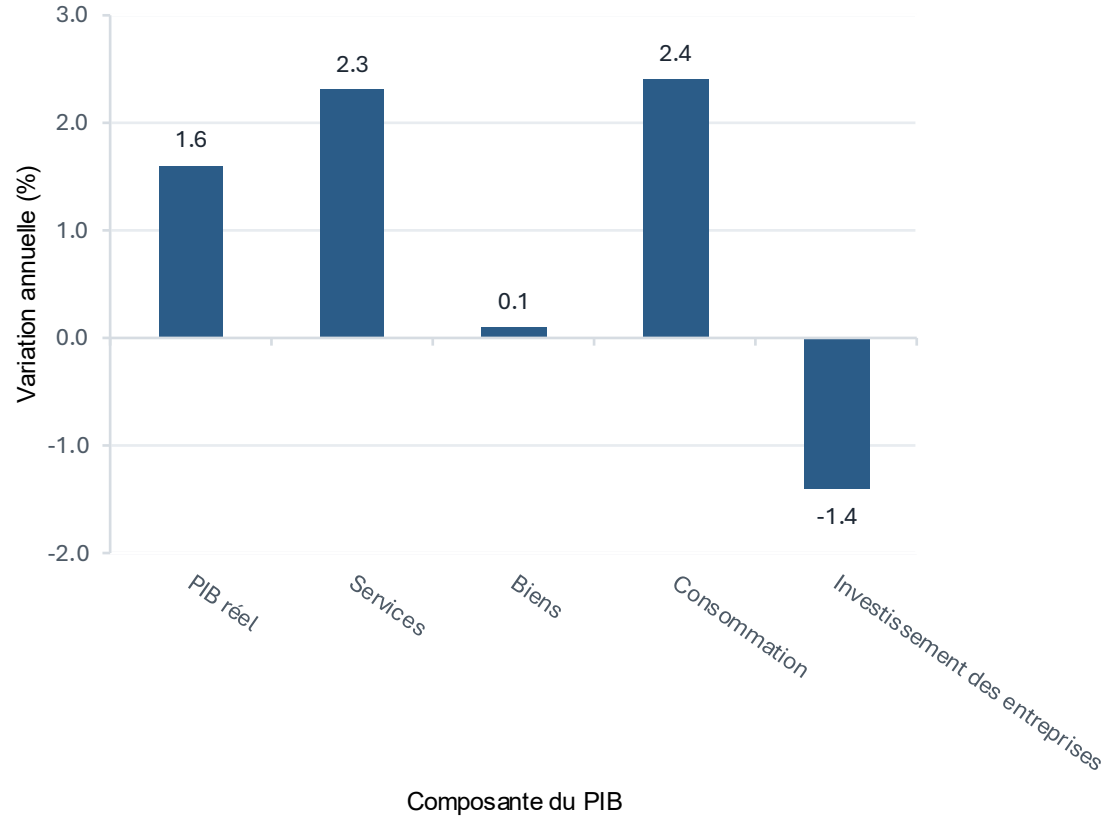
La taille des flux rend la diversification sensible aux coûts fixes : ports, rail, données et capacités intermodales deviennent des variables macroéconomiques.

Une croissance positive, mais traversée par des frictions externes

Le Canada a évité la récession en 2025; le profil trimestriel signale néanmoins une économie sensible aux exportations.

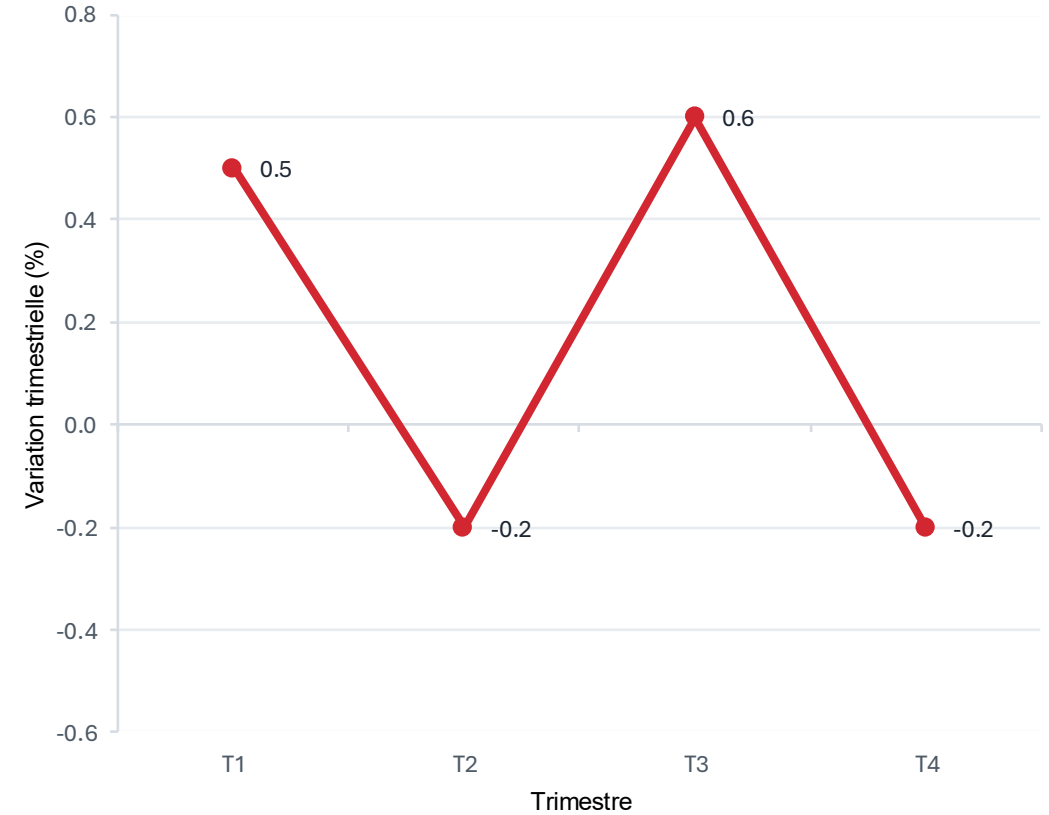
Composantes de croissance, 2024

Croissance annuelle en pourcentage



PIB réel par trimestre, 2025

Variation trimestrielle en pourcentage

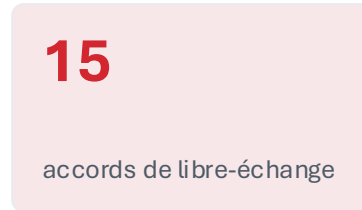
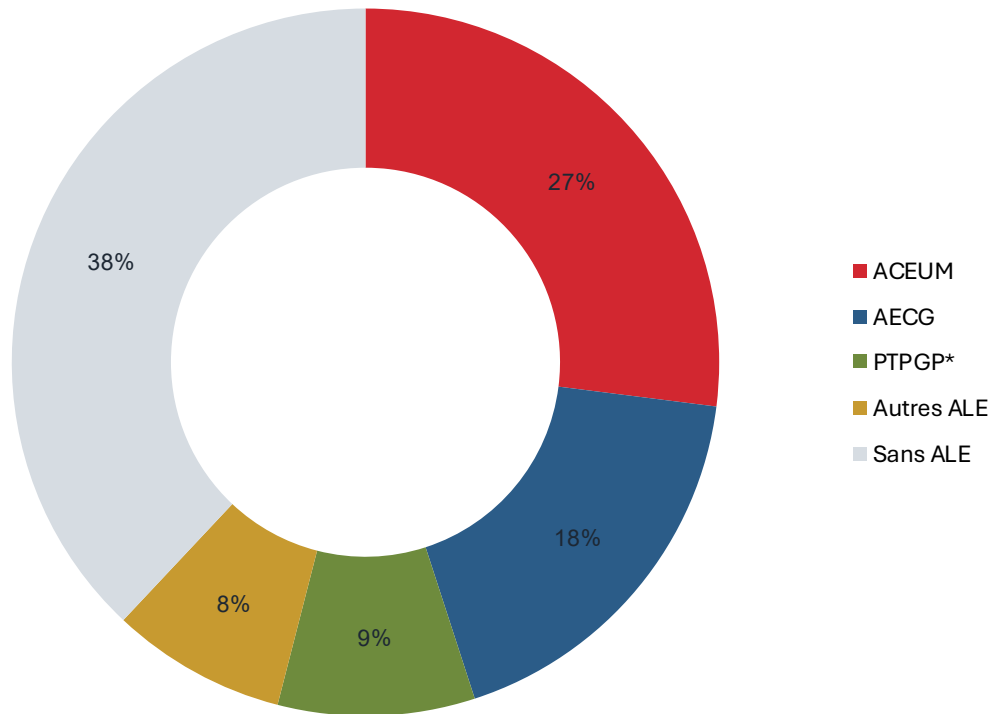


Le Canada dispose déjà d'un réseau commercial mondial

L'accès préférentiel est étendu; le problème porte sur la conversion de cet accès en flux effectifs.

Accès au PIB mondial par famille d'accords

Part estimée du PIB mondial couvert par les accords de libre-échange du Canada (%)



Point analytique

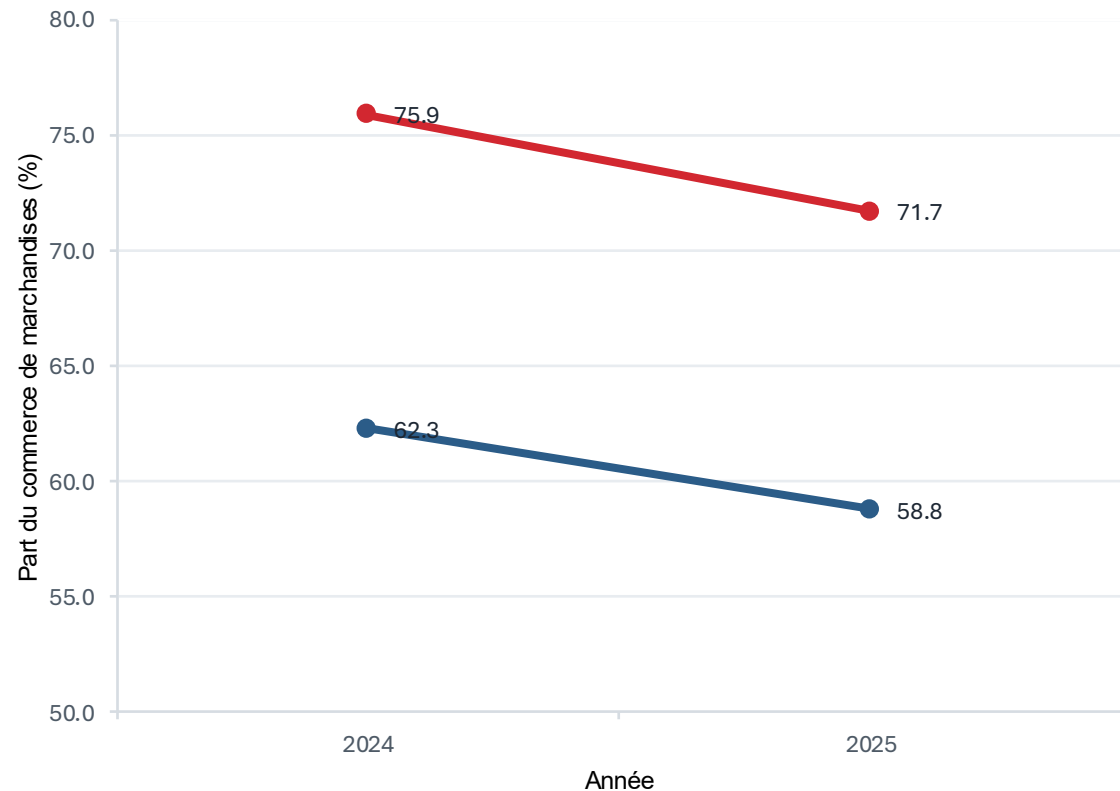
Le réseau d'accords crée une option réelle de diversification. Les corridors déterminent le coût d'exercice de cette option.

La dépendance américaine reste la contrainte empirique

La diversification, non comme une stratégie, mais comme un résultat de l'optimisation des échanges avec l'économie des États-Unis.

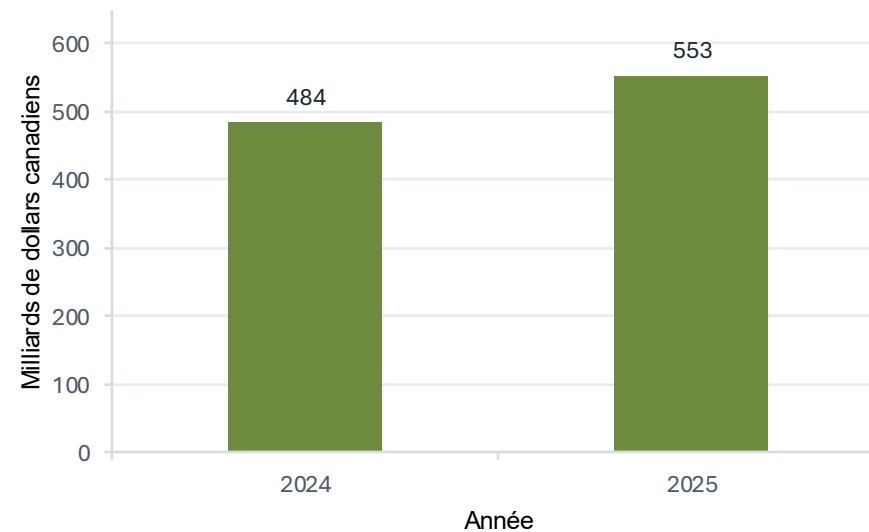
Part des États-Unis dans le commerce canadien de marchandises

Exportations vers les États-Unis et importations depuis les États-Unis (%)



Commerce avec les pays hors États-Unis

Exportations + importations de marchandises; G\$



+14,3 %

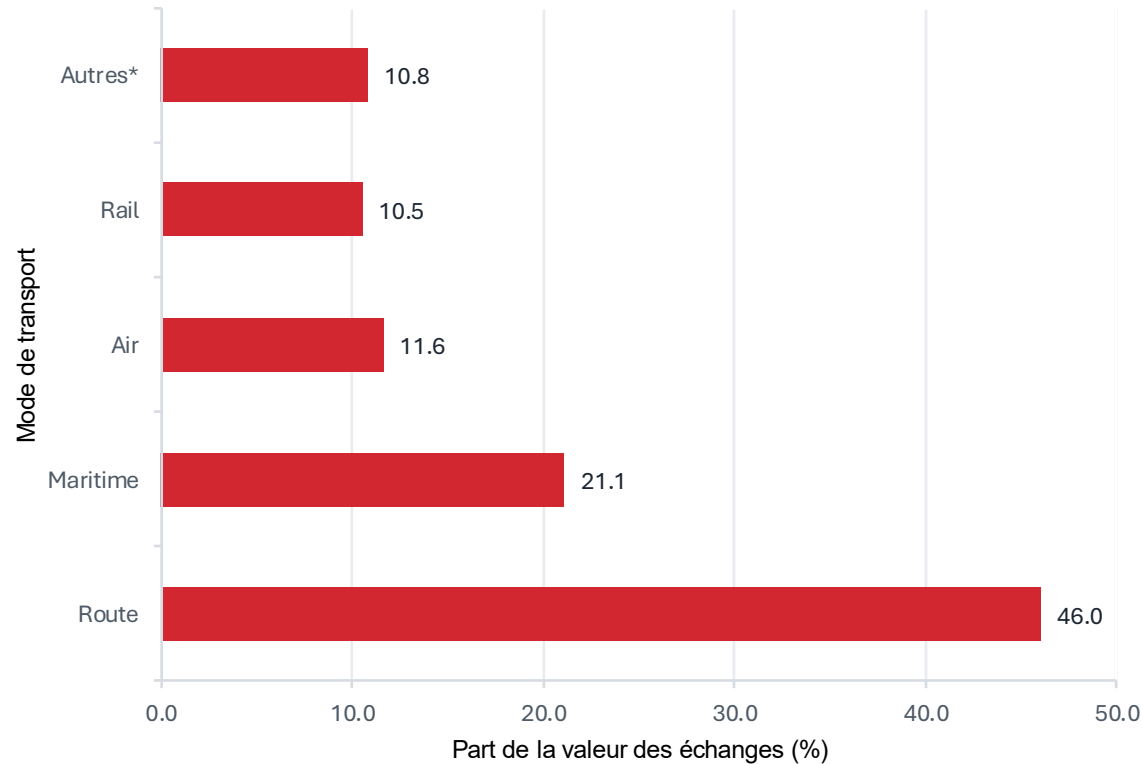
hausse de l'activité totale avec les pays hors États-Unis en 2025

Les corridors transforment l'avantage comparatif en flux

Une économie ouverte dépend de la capacité des réseaux à réduire les temps, les congestions et les coûts d'information.

Commerce international de marchandises par mode, 2024

Part de la valeur des échanges internationaux de marchandises (%)



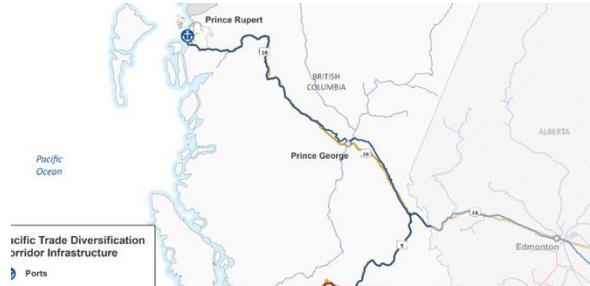
Variable	Pourquoi cela compte
Capacité	Débits portuaires, rail, route, entrepôts
Fluidité	congestion, temps d'attente, fiabilité
Connectivité	marchés non-US, intermodalité, ports intérieurs
Information	données, visibilité, coordination des acteurs

1,55 T\$

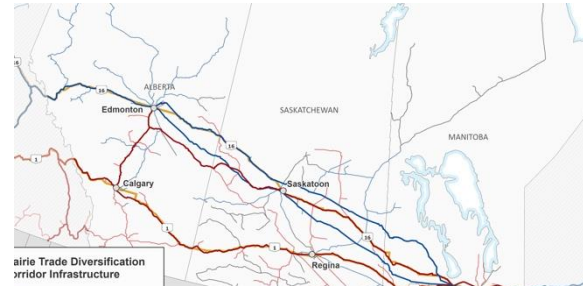
commerce international canadien de marchandises en 2024

Quatre corridors commerciaux officiels structurent les flux

Transports Canada les définit comme des routes et réseaux reliant les régions de production aux marchés domestiques et internationaux.



Pacifique
porte vers l'Asie-Pacifique



Prairies
énergie, agriculture, minéraux critiques



Central
cœur économique Ontario-Québec



Atlantique
porte transatlantique et globale

Une lecture fonctionnelle : quatre corridors économiques

Les cartes officielles deviennent une grille d'analyse : accès aux marchés, ressources, céréales et cœur industriel.

Corridor analytique	Correspondance officielle	Signification macro	Ancrage international
Ouest / Pacifique	Pacifique	porte d'accès aux marchés asiatiques; sortie des ressources de l'Ouest	Vancouver, Prince Rupert; conteneurs, métaux, potasse
Énergie	Prairies + Pacifique/Atlantique	rente énergétique, sécurité énergétique, investissement lourd	pétrole, gaz, pipelines, produits raffinés; marchés US et overseas
Céréales	Prairies + ports côtiers	sécurité alimentaire, stabilisation des revenus agricoles	blé, canola, potasse; rail vers ports et clients mondiaux
Est	Central + Atlantique	cœur industriel, population, finance, intermodalité	Grands Lacs–Saint-Laurent, Atlantique, Europe, Afrique du Nord

Note méthodologique

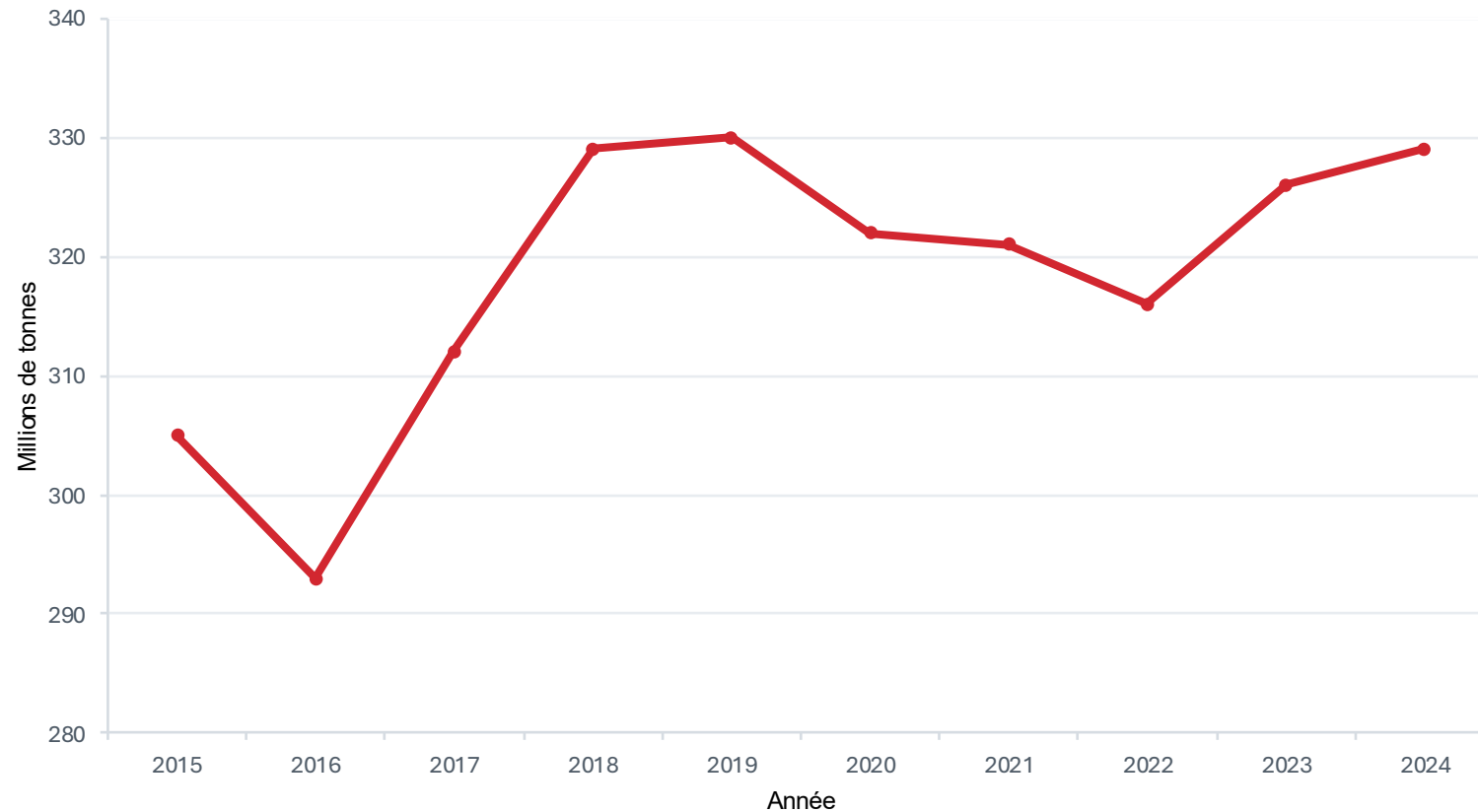
Énergie et céréales sont ici distingués comme sous-corridors fonctionnels, même s'ils sont largement regroupés dans la géographie officielle du corridor des Prairies.

Rail et vrac : l'infrastructure mésoéconomique de la diversification

Le rail reste le lien critique entre production intérieure et accès portuaire, surtout pour les céréales, l'énergie et les minéraux.

Volume total de fret ferroviaire transporté, 2015–2024

Millions de tonnes



329 Mt

fret ferroviaire total en 2024

+1,1 %

croissance annuelle du tonnage

Plus haut niveau depuis 2019

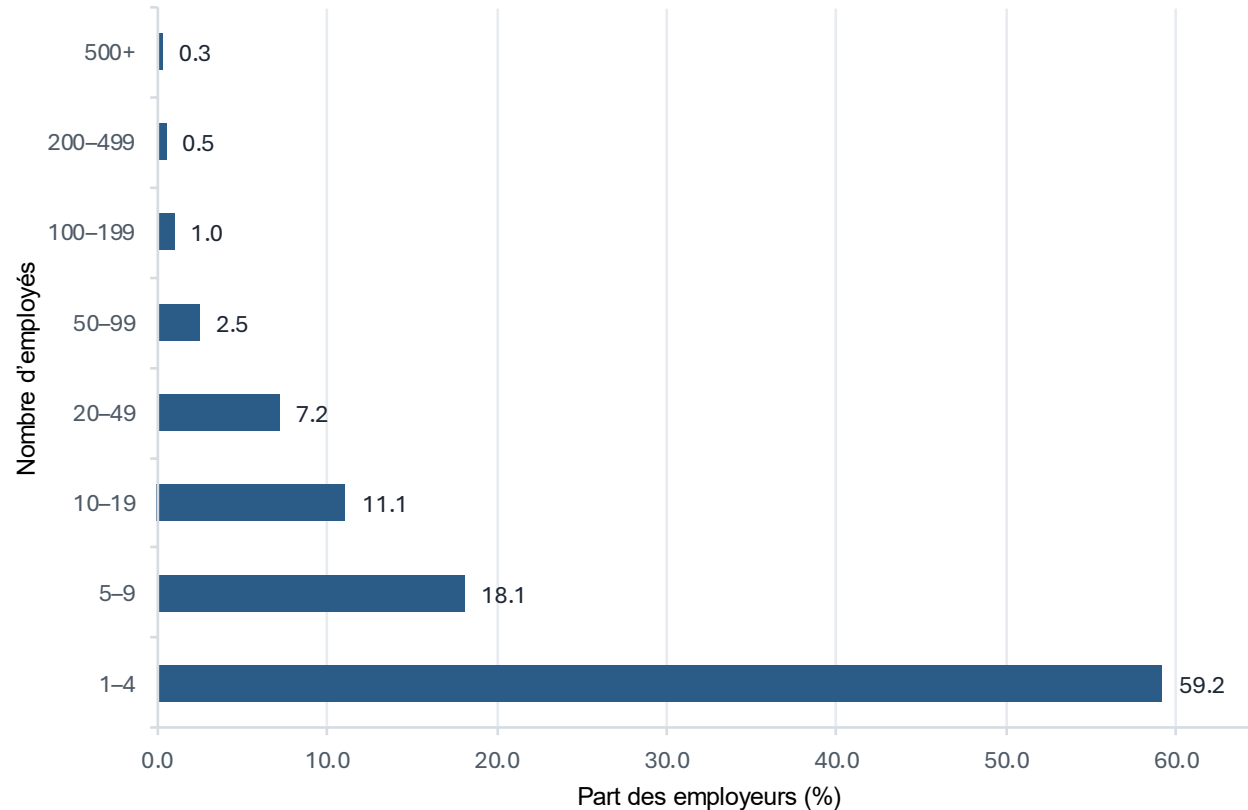
La croissance du fret confirme que le problème n'est pas seulement la demande extérieure, mais la capacité à faire circuler les volumes.

Au niveau micro, le Canada est une économie de petites firmes

La diversification dépend donc de la capacité des corridors et des institutions à réduire les coûts fixes de l'exportation.

Entreprises employées par taille, 2023

Part de l'ensemble des entreprises employées (%)



1,10 M

entreprises employées

98,1 %

petites entreprises

77,3 %

ont 1 à 9 employés

≈ 1/2

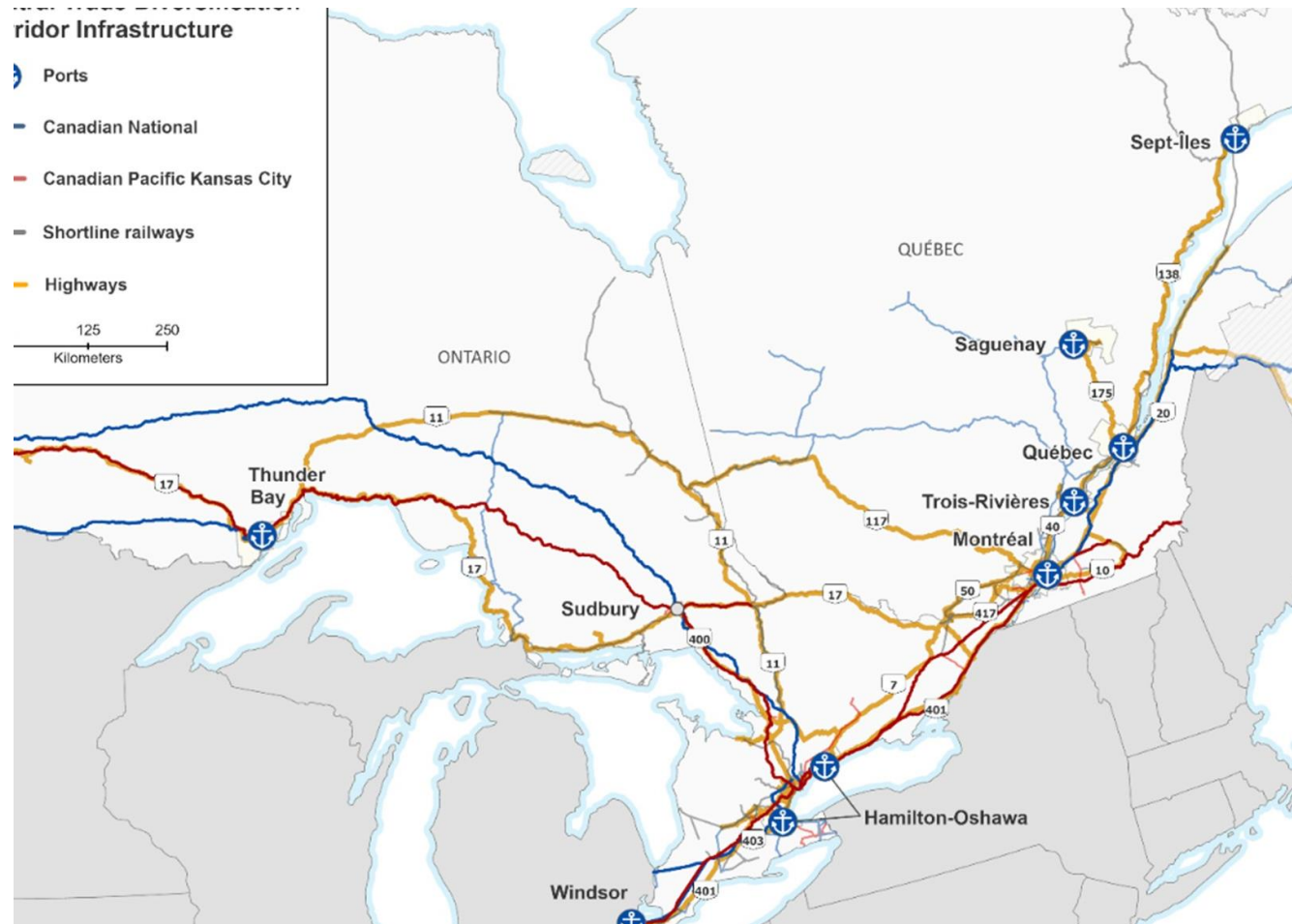
PIB privé par les PME

Implication

La diversification réussit si elle abaisse les coûts de marché pour des firmes trop petites pour internaliser seules la logistique, la conformité et l'information.

L'Est : le corridor central comme cœur économique

Ontario–Québec combinent population, production, ports, rail, route et accès aux marchés transatlantiques.



Dimension	Lecture économique
Ports	Thunder Bay, Windsor, Hamilton–Oshawa, Montréal, Trois-Rivières, Québec, Saguenay, Sept-Îles
Spécialisation	manufacturing avancé, agro-alimentaire, minéraux critiques, finance, services
Rôle macro	cœur économique et démographique; articulation Canada–États-Unis
Rôle mondial	sortie maritime Grands Lacs–Saint-Laurent vers Europe et marchés overseas

Le corridor central ne sert pas seulement l'Est. Il connecte le cœur industriel nord-américain à l'Atlantique.

Grands Lacs–Saint-Laurent : une économie binationale de rang mondial

L'échelle de la région transforme le Saint-Laurent en plateforme de diversification, et non en simple axe fluvial.

> 6 T\$ US

PIB combiné de la région Grands Lacs–Saint-Laurent

Si elle était un pays, elle serait la troisième économie mondiale derrière les États-Unis et la Chine.

3 700 km

voie intérieure profonde depuis l'Atlantique

> 100

ports et quais commerciaux

241 286

emplois Canada–É.-U. soutenus par le système

46,8 G CAD\$

activité économique Canada–É.-U.

≈ 37 Mt

cargaison annuelle récente dans la Voie maritime



Pourquoi l'Est devient central pour la diversification hors États-Unis

L'Est combine les marchés denses, l'industrie avancée, le maritime et l'accès à l'Europe et aux routes atlantiques.

Marché cible	Instrument	Corridor pertinent	Ce qu'il faut mesurer
Union européenne	AECG	Saint-Laurent + Atlantique	exportateurs entrants, conteneurs, délais portuaires
Royaume-Uni	accord de continuité	Saint-Laurent + Atlantique	valeur exportée, part des PME, services associés
Afrique du Nord / Méditerranée	stratégie commerciale + ports	Montréal, Québec, Halifax	coûts logistiques, régularité des lignes maritimes
Indo-Pacifique	PTPGP + missions commerciales	intermodal Est-Ouest	choix de ports, rail, temps total de transit

La diversification est une question de marchés, mais aussi une question d'itinéraires.

Un accord de libre-échange réduit la barrière juridique; un corridor réduit la barrière temporelle, informationnelle et opérationnelle.

La diversification hors États-Unis doit être mesurée à trois niveaux

La question de recherche appelle une métrique multi-niveaux : destinations, corridors et firmes.

Niveau	Variable empirique	Indicateur illustratif	Source officielle
Macro	concentration géographique	part des exportations de marchandises vers les É.-U. : 71,7 % en 2025	Statistique Canada
Méso	capacité corridor	valeur des échanges par mode : route 46 %, maritime 21,1 %, rail 10,5 %	Transports Canada
Micro	base exportatrice	1,10 M entreprises employeuses; 98,1 % petites entreprises	ISDE / Statistique Canada

Cadre analytique : de l'accès juridique à la capacité effective

La chaîne causale relie accords commerciaux, corridors, firmes et diversification observable.



Friction classique	Relecture par corridors	Indicateur empirique
Distance	temps total de transit et fiabilité	délaï portuaire, rail, intermodalité
Coût commercial	coût fixe d'entrée sur marché non-US	nouveaux exportateurs, PME exportatrices
Avantage comparatif	capacité de sortie et spécialisation régionale	tonnes, TEU, valeur par mode et corridor

Conclusion : penser le Canada comme un système de corridors ouverts

La diversification hors États-Unis est un problème de géoéconomie appliquée.

1 Une économie ouverte avant d'être continentale

Le commerce représente environ deux tiers du PIB et les exportations soutiennent près d'un emploi sur cinq.

2 Une dépendance américaine structurelle

La part des États-Unis reste dominante, même si le commerce hors États-Unis a progressé en 2025.

3 L'Est comme laboratoire naturel

Le corridor Grands Lacs–Saint-Laurent combine manufacturing, ports, rail, données et accès transatlantique.

Références principales

Sources officielles et institutionnelles utilisées pour les statistiques et les cartes.

Affaires mondiales Canada. (2025). Canada’s State of Trade 2025: Small and medium enterprises taking on the export challenge.

Affaires mondiales Canada. (2022). Canada’s State of Trade 2022: The benefits of free trade agreements.

Statistique Canada. (2026). Gross domestic product, income and expenditure, fourth quarter 2025. The Daily.

Statistique Canada. (2026). Canadian international merchandise trade, December 2025. The Daily.

Statistique Canada. (2026). Consumer Price Index: Annual review, 2025. The Daily.

Statistique Canada. (2026). Rail transportation, 2024. The Daily, table 23-10-0062-01.

Transports Canada. (2025). Transportation in Canada 2024.

Transports Canada. (2026). Trade Diversification Corridors Fund.

Transports Canada. (2025). St Lawrence Seaway.

Innovation, Sciences et Développement économique Canada. (2026). Key Small Business Statistics 2024.

Great Lakes St. Lawrence Seaway System. (2026). Economic impacts.

Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation. (2024). Binational tonnage press release.

Note : les graphiques du jeu de diapositives sont des visualisations originales construites à partir des valeurs publiées par les sources ci-dessus; les cartes des corridors proviennent de Transports Canada.