

Les Conseillers ADEC inc.



Étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec

Rapport final
13 février 2012



Sommaire de direction

Le mandat

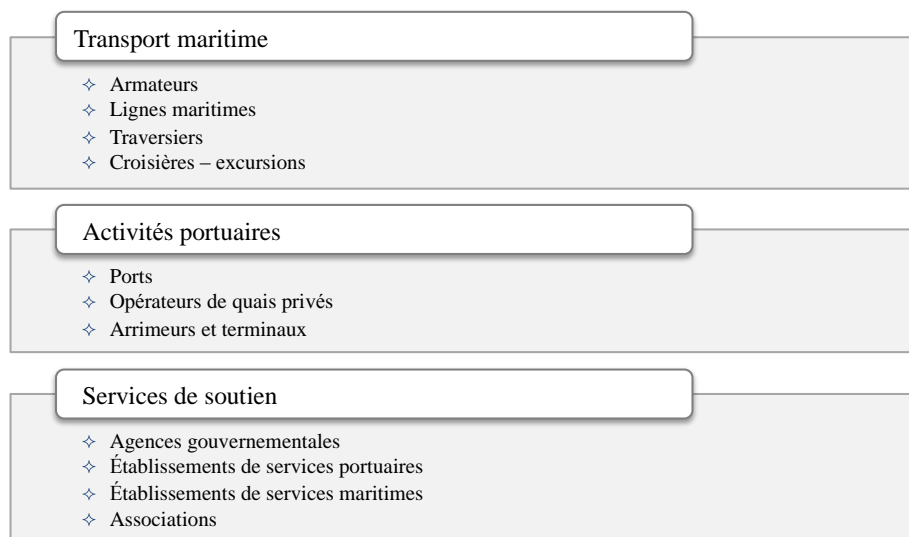
La Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) et le ministère des Transports du Québec (MTQ), accompagnés de partenaires, ont voulu mesurer les retombées économiques de l'ensemble des activités maritimes et portuaires se déroulant au Québec, ce qui ne s'était pas fait depuis une quinzaine d'années. Ils ont donc confié à la firme Les Conseillers ADEC inc. (ADEC) le mandat de réaliser une étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec. La présente étude couvre le territoire desservi par le système de navigation du Saint-Laurent et de ses affluents au Québec.

Définition de l'industrie

La définition de l'industrie maritime adoptée par la Sodes et le MTQ comprend l'ensemble des activités des établissements et organismes qui participent étroitement à la chaîne de réception, d'expédition et de distribution des produits industriels et qui assurent le déplacement des personnes dans le système de transport maritime. Les établissements ont été scindés en trois groupes selon la nature de leurs activités. Les figures suivantes présentent les composantes de l'industrie selon cette définition.



Segmentation des établissements de l'industrie



Quelques données sur l'importance de l'activité maritime et portuaire au Québec

On représente souvent l'importance d'un système de navigation et portuaire en référant aux mouvements de navires, aux tonnages entrant et sortant, au nombre de passagers transportés, etc. Bien que l'objectif premier de cette étude soit de mesurer la contribution de l'industrie à l'économie, nous présentons quelques caractéristiques du transport maritime et portuaire.

L'industrie en chiffres¹

Nombre de ports (2011)	20
Nombre de mouvements de navires (2009)	10 889
Passagers en croisières (2009)	116 300
Usagers des traversiers (2010)	5 613 482
Tonnes de marchandises transbordées (2009)	110 000 000

Source(s) : Statistique Canada. 2011. Le transport maritime au Canada 2009, Tableaux 11 et 12.
Société des traversiers du Québec. 2011. *Rapport annuel de gestion 2010-2011*, page 18.
Gamache, Clément. 2009. *Bulletin économique du transport*. Juin 2009, numéro 42.

¹ Note au lecteur : Les données utilisées dans ce rapport sont les plus récentes dont nous disposions au moment de la recherche et selon les sujets abordés. Elles peuvent porter sur des années différentes. Par exemple, les données sur les mouvements de navires ou sur les tonnages sont celles de 2009. Les données sur les emplois et sur les dépenses de l'industrie sont celles de 2010. Les données sur les nombres d'établissements sont pour 2011 de même que celles portant sur le nombre de ports. La référence annuelle est précisée, tout au long du texte.

Comme l'indique le tableau, en 2009, les 20 principaux ports du Québec ont reçu ou expédié près de 110 millions de tonnes de marchandises, dont 79 % en trafic international et 21 % en trafic intérieur. Ceci a donné lieu à près de 11 000 mouvements de navires. Par ailleurs, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent rapporte que 3 631 navires ont transité par la Voie maritime du Saint-Laurent en 2009.

D'autre part, 5,6 millions de passagers ont utilisé les services de traversiers, dont près de 5,37 millions ont utilisé ceux exploités par la Société des traversiers du Québec pour se déplacer d'une rive à l'autre en 2010.

Les retombées économiques

Les retombées économiques ont été calculées à partir d'une évaluation des dépenses d'exploitation et d'investissements effectuées en 2010 par les établissements qui composent l'industrie. Ces informations ont été obtenues via une enquête auprès d'un échantillon représentatif de l'ensemble des établissements. Selon notre recensement, l'industrie comptait 262 établissements en 2011.

Nombre d'établissements recensés

Nombre total d'établissements	262
Transporteurs maritimes	99
Activités portuaires	37
Services de soutien	126

Source(s) : ADEC.

On estime les dépenses totales d'exploitation, pour l'année 2010, à près de 3 milliards de dollars (G\$), dont le tiers est versé en salaires. Ces derniers, combinés aux salaires et aux rémunérations de la chaîne des fournisseurs, soutiennent 27 349 emplois directement, indirectement et de manière induite. On peut aussi établir la portée économique d'une industrie en mesurant sa contribution au produit intérieur brut (PIB). Ainsi, les effets directs, indirects et induits de la dépense de près de 3 G\$ se traduisent par une contribution de 2,3 G\$ au PIB aux prix du marché du Québec.

Une partie de la différence constatée entre le montant de la dépense et le montant de la contribution au PIB provient des importations. En effet, selon nos enquêtes, les dépenses de l'industrie et de la chaîne des fournisseurs donnent lieu à près de 1,37 G\$ d'importations. Du point de vue de l'économie du Québec, ces importations sont des pertes d'occasions d'affaires. Il s'avère donc important d'examiner la nature des biens et services importés et de voir si les entreprises du Québec peuvent concurrencer les entreprises extérieures et en bénéficier. Les gouvernements profitent également de l'activité économique générée par l'industrie en prélevant des taxes au passage (impôts sur les salaires et profits, parafiscalité, taxes de vente, etc.). Au total, le gouvernement du Québec récolte 501,3 millions de dollars (M\$) par année en recettes fiscales et le gouvernement fédéral, 181,1 M\$. Le tableau suivant résume les principaux résultats des retombées économiques des dépenses d'exploitation.

Impact économique des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport maritime, au Québec en 2010

	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Montant dépensé (M\$)	1 650,8	1 016,2	302,1	2 969,2
Main-d'œuvre (années-personnes)	9 163	13 321	4 865	27 349
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	853,8	1 101,8	350,4	2 306,0
Importations (M\$)	1 025,0	260,7	79,9	1 365,6
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	219,8	206,6	74,8	501,3
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	73,9	78,1	29,1	181,1
Multiplicateur ²	1,242	1,284	1,362	

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

L'industrie investit aussi chaque année des montants importants pour réhabiliter ou remplacer ses actifs ou encore pour en acquérir des nouveaux. En 2010, 459,1 M\$ ont été consacrés à cette fin. Le tableau qui suit donne un aperçu des principaux résultats des retombées économiques de cette dépense sur l'emploi, le PIB, les importations et les revenus fiscaux. Notons que les établissements s'attendent à ce que leurs investissements augmentent au cours des cinq prochaines années, pour atteindre 605 M\$ par année, en moyenne.

² Le multiplicateur est calculé comme suit à partir de la valeur ajoutée aux prix du marché : impacts directs et indirects / impacts directs, indirects et induits.

Impact économique des dépenses d'investissements de l'industrie du transport maritime, au Québec en 2010

	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Montant dépensé (M\$)	85,4	330,8	42,9	459,1
Main-d'œuvre (années-personnes)	590	2 562	123	3 275
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	53,9	224,3	10,7	288,9
Importations (M\$)	45,9	166,8	35,1	247,8
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	8,3	34,0	1,5	43,7
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	2,9	12,0	0,5	15,4
Multiplicateur	1,209	1,212	1,209	

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Selon notre sondage, l'industrie a consacré 21 M\$ à la formation de sa main-d'œuvre et 12,9 M\$ aux technologies environnementales en 2010. Bien que n'ayant pas fait l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre du présent mandat, les retombées économiques des croisières internationales ont été estimées par Tourisme Québec. Les résultats présentés au tableau suivant indiquent que les croisiéristes et membres d'équipage ont dépensé 36,6 M\$ en 2010. Ces montants ont généré 378 emplois, contribué à 22,5 M\$ du PIB et rapporté 5,3 M\$ au gouvernement du Québec et 2,2 M\$ au gouvernement fédéral.

Impact économique des dépenses touristiques des croisiéristes et membres d'équipage, au Québec en 2010

Retombées économiques	Croisiéristes et membres d'équipage	Nuitées additionnelles des croisiéristes	Total
Montant dépensé (M\$)	24,3	12,3	36,6
Main-d'œuvre (années-personnes)	243	135	378
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	14,8	7,7	22,5
Importations (M\$)	9,4	4,6	14
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	3,5	1,8	5,3
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	1,5	0,72	2,2

Source(s) : Institut de la statistique du Québec. 2011. Étude d'impact économique pour le Québec des dépenses d'opération des compagnies de croisières et de dépenses touristiques des croisiéristes et membres d'équipage au Québec en 2010, réalisée pour Tourisme Québec. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

La distribution des retombées par région administrative

L'un des objectifs de la Sodes et du MTQ était aussi de témoigner de la contribution économique de l'industrie maritime selon les régions. Le tableau qui suit fournit une indication de cette contribution.

Distribution régionale des emplois et du PIB associés aux dépenses d'exploitation de l'industrie maritime en 2010

Région administrative	Emplois (années-personnes)	PIB (M\$)
Montréal	8 915	751,8
Capitale-Nationale	4 102	345,9
Côte-Nord	4 020	339,0
Montérégie	2 817	237,5
Bas-Saint-Laurent	2 243	189,1
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1 449	122,2
Mauricie	1 121	94,5
Saguenay-Lac-Saint-Jean	629	53,0
Outaouais	328	27,7
Lanaudière	328	27,7
Laurentides	328	27,7
Centre-du-Québec	246	20,8
Chaudière-Appalaches	246	20,8
Laval	219	18,4
Abitibi-Témiscamingue	137	11,5
Nord-du-Québec	137	11,5
Estrie	82	6,9
Total	27 349	2 306,0

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Les secteurs associés

On conviendra que le transport terrestre par route et par chemin de fer est étroitement associé au transport maritime. Il fait partie de la chaîne de déplacement et profite ainsi des occasions d'affaires résultant des activités de la chaîne. ADEC a mesuré l'importance des dépenses annuelles d'exploitation générées par le trafic maritime sur le transport terrestre. Celles-ci s'élèvent à 2,1 milliards de dollars annuellement.

Faits saillants

- L'industrie du transport maritime et portuaire fait vivre 262 établissements et assure annuellement le déplacement de près de 11 000 navires, de 110 millions de tonnes de marchandises, de 116 300 croisiéristes et plus de 5,6 millions d'usagers des traversiers.
- La contribution de cette industrie au PIB du Québec s'élève à 2,3 milliards de dollars, soit 0,75 % de ce dernier. De plus, 27 349 emplois gravitent autour de cette industrie.
- Par ses investissements annuels, l'industrie supporte 3 275 emplois additionnels et contribue au PIB du Québec pour un montant de 289 millions de dollars.
- Toutes les régions du Québec profitent de ces retombées, mais cinq d'entre elles en tirent davantage parti, soit : Montréal, la Capitale-Nationale, la Côte-Nord, la Montérégie et le Bas-Saint-Laurent.

Table des matières

Sommaire de direction.....	i
1 Introduction.....	1
2 Profil du transport maritime au Québec	2
2.1 La dimension géographique	2
2.2 Le trafic maritime dans le système de navigation du Saint-Laurent	4
2.2.1 Les mouvements de navires	4
3 Définition de l'industrie aux fins de l'étude.....	7
3.1 Les échanges commerciaux au sein de l'industrie	7
3.2 La dimension sectorielle.....	7
4 La portée économique de l'industrie.....	10
4.1 Collecte de données.....	10
4.2 Flux des impacts.....	12
4.3 Double comptage.....	13
4.4 Définition des retombées économiques et outil d'analyse	14
4.4.1 Définition des retombées économiques.....	14
4.4.2 Outil d'analyse	15
4.5 Retombées économiques des dépenses d'exploitation	16
4.6 Retombées économiques des dépenses d'investissements	23
4.7 Portée régionale des retombées économiques	29
4.8 Montants consacrés à la formation de la main-d'œuvre.....	33
4.9 Montants consacrés aux technologies environnementales	33
4.10 Retombées économiques des croisières internationales	34
4.11 Importance du transport terrestre associé aux activités maritimes et portuaires.....	35
Conclusion.....	39
Bibliographie	40
Annexes.....	41
A Définition de l'industrie	42
B Choix des données statistiques présentées dans le rapport.....	49
C Déroulement de l'enquête	50
D Résultats détaillés des simulations	58
E Calcul des effets induits	64
F Calcul des multiplicateurs	65
G Impact économique des dépenses de l'industrie maritime du Québec en 2010 sur le reste du Canada.....	66

Liste des figures

Figure 2.1 Système maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs	3
Figure 2.2 Desserte maritime du Nunavik en 2006	4
Figure 3.1 Chaîne de transport intermodal	9
Figure 3.2 Segmentation des établissements de l'industrie	9
Figure 4.1 Flux des impacts économiques associés aux activités maritimes et portuaires	13

Liste des tableaux

Tableau 2.1 Statistiques sur la demande de services maritimes dans les ports du Saint-Laurent, en 2009.....	5
Tableau 2.2 Statistiques relatives au transport maritime de passagers, en 2010.....	6
Tableau 4.1 Caractéristiques des répondants et des non-répondants	11
Tableau 4.2 Dépenses d'exploitation de l'industrie du transport maritime au Québec, en 2010 (M\$).....	17
Tableau 4.3 Répartition des dépenses d'exploitation totales, par groupes et selon le poste de dépense	17
Tableau 4.4 Répartition des dépenses d'exploitation totales, par postes de dépenses et selon le groupe d'établissements	18
Tableau 4.5 Masse salariale associée aux dépenses d'exploitation	18
Tableau 4.6 Les emplois supportés par les dépenses d'exploitation en fonction des salaires et autres rémunérations	19
Tableau 4.7 La contribution des dépenses d'exploitation au produit intérieur brut.....	20
Tableau 4.8 Les importations engendrées par les dépenses d'exploitation	21
Tableau 4.9 Recettes du gouvernement du Québec attribuables aux dépenses d'exploitation	22
Tableau 4.10 Recettes du gouvernement fédéral attribuables aux dépenses d'exploitation	22
Tableau 4.11 Recettes fiscales totales attribuables aux dépenses d'exploitation.....	22
Tableau 4.12 Impact économique pour le Québec des dépenses d'exploitation de l'industrie du transport maritime	23
Tableau 4.13 Dépenses d'investissement de l'industrie du transport maritime au Québec, en 2010 (M\$)	24
Tableau 4.14 Répartition des dépenses d'investissement totales et par segment, selon le poste de dépense.....	24

Tableau 4.15 Répartition des dépenses d'investissement totales et par poste de dépense, selon le segment	24
Tableau 4.16 La masse salariale supportée par les dépenses d'investissements.....	25
Tableau 4.17 Les emplois supportés par les dépenses d'investissements.....	26
Tableau 4.18 La contribution des dépenses d'investissements au produit intérieur brut.....	26
Tableau 4.19 Les importations engendrées par les dépenses d'investissements	27
Tableau 4.20 Recettes du gouvernement du Québec attribuables aux dépenses d'investissements	27
Tableau 4.21 Recettes du gouvernement fédéral attribuables aux dépenses d'investissements	28
Tableau 4.22 Recettes fiscales totales attribuables aux dépenses d'investissements.....	28
Tableau 4.23 Impact économique pour le Québec des dépenses d'investissements de l'industrie du transport maritime	29
Tableau 4.24 Indicateurs utilisés dans différentes études de retombées économiques	30
Tableau 4.25 Importance relative des régions administratives dans l'industrie du transport maritime au Québec, en 2009	31
Tableau 4.26 Distribution régionale des emplois et de la valeur ajoutée aux prix du marché associés aux dépenses d'exploitation de l'industrie maritime en 2010	32
Tableau 4.27 Les montants consacrés à la formation de la main-d'œuvre.....	33
Tableau 4.28 Les montants consacrés aux technologies environnementales.....	33
Tableau 4.29 Impact économique pour le Québec des dépenses touristiques des croisiéristes et membres d'équipage au Québec en 2010	35
Tableau 4.30 Association entre le type de marchandises, le véhicule et sa charge utile	37

1 Introduction

Le transport maritime et portuaire du Québec est représenté par un ensemble d'établissements et d'organismes qui participent étroitement à la chaîne de réception, d'expédition et de distribution des produits industriels et qui assurent le déplacement des passagers. On situe habituellement l'importance de ce système en faisant référence au trafic de navires, aux tonnages entrant et sortant ou au nombre de passagers transportés sur le Saint-Laurent et ses affluents et, plus rarement, à sa contribution à l'économie d'une région.

La firme les Conseillers ADEC inc. (ADEC) a été retenue par la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) pour évaluer les retombées économiques des activités maritimes et portuaires se déroulant dans le système de navigation du Saint-Laurent et de ses affluents. L'analyse porte à la fois sur le transport des marchandises et celui des passagers. L'objectif global de l'étude est d'évaluer, pour l'année 2010, l'importance économique relative et les retombées économiques de ces activités pour le Québec.

En vue de faciliter l'analyse, ADEC, de concert avec les membres du comité de suivi, a adopté une définition de l'industrie maritime et portuaire segmentant les établissements en trois groupes, selon la nature de leurs activités. La collecte de données s'est effectuée en sondant les établissements de l'industrie pour connaître leurs dépenses respectives. Parmi les entreprises admissibles formant l'univers d'enquête, 79 ont répondu au questionnaire, mais ces derniers représentent 58 % de tous les emplois et de toutes les dépenses de l'industrie. Les dépenses totales de l'industrie ont donc été extrapolées à partir du ratio du nombre d'emplois déclarés par les répondants et celui des non-répondants. Les retombées économiques de l'industrie ont ensuite été simulées à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour calculer les effets directs et indirects et au moyen d'une méthode de calcul développée par ADEC, en ce qui concerne les effets induits. Une appréciation des retombées par région administrative du Québec et une estimation des dépenses générées pour le transport terrestre sont également données.

2 Profil du transport maritime au Québec

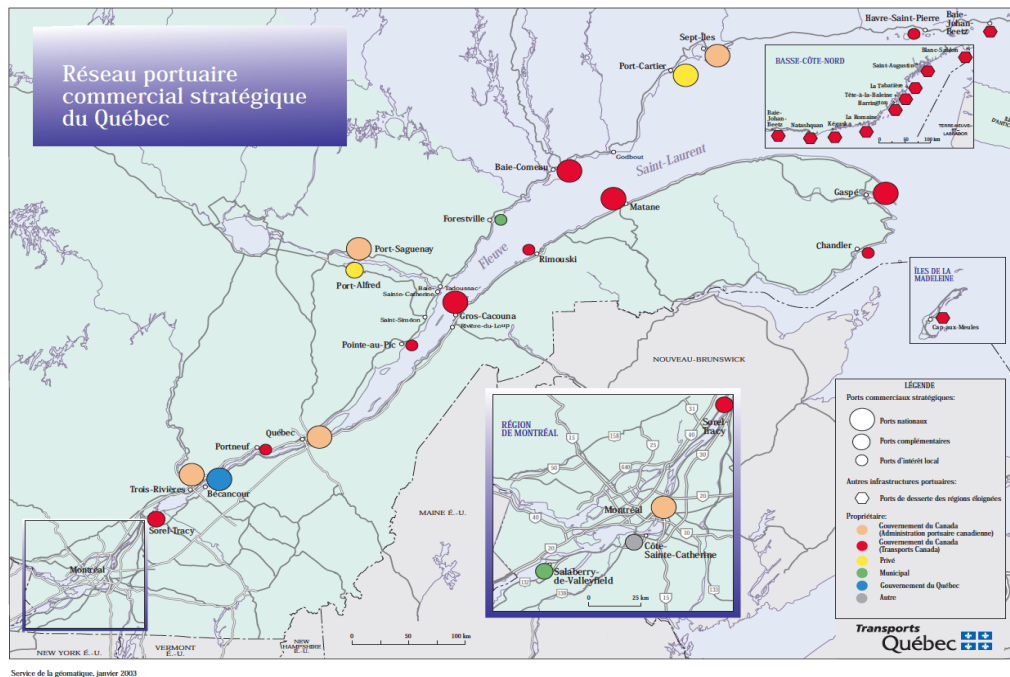
2.1 La dimension géographique

Le système de navigation du Québec s'étend le long du fleuve Saint-Laurent et de son golfe, il comprend également la rivière Saguenay et la partie de la Voie maritime du Saint-Laurent située entre les écluses de Saint-Lambert et la frontière de l'Ontario. Le réseau portuaire du Saint-Laurent joue un rôle clé dans le commerce international du Canada en donnant accès d'une part aux marchés outre-mer et d'autre part à la région des Grands Lacs qui constitue le cœur industriel de l'Amérique du Nord. Les quelque vingt ports qui composent ce système relèvent de compétences différentes, tel qu'illustré à la Figure 2.1 : certains sont des administrations portuaires canadiennes, d'autres appartiennent à Transports Canada, au gouvernement du Québec ou sont des ports privés ou municipaux. Les cinq administrations portuaires canadiennes du Québec, nommément Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières sont des organismes fédéraux autonomes qui exploitent les infrastructures portuaires. Notons, par ailleurs, que certains ports ont plus d'un propriétaire qui exploite chacun leurs propres quais et que ces derniers ne sont pas nécessairement illustrés sur la carte de la page suivante.

On remarquera dans le coin supérieur droit de la Figure 2.1, un encadré illustrant les ports et quais impliqués dans la desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Un service régulier hebdomadaire dessert les 11 escales (incluant Havre-Saint-Pierre et Sept-Îles) du mois d'avril au mois de mars. Au cours de la saison 2010-2011, 14 407 passagers ont transité entre Rimouski et Blanc-Sablon via le N/M Nordik-Express, un navire cargo-passagers exploité par Relais Nordik, une filiale du Groupe Desgagnés. Le navire est aménagé pour accueillir 268 passagers, dont 72 en cabines, et pour transporter jusqu'à 425 tonnes des marchandises les plus variées (denrées alimentaires, ameublement et appareils électroménagers, véhicules, machinerie et matériaux de construction, etc.) dans ses conteneurs et autres supports³.

³ Relais nordik inc. 2011. Desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord (passagers et marchandises). Site Internet. En ligne. <http://www.relaisnordik.com/fr/home/24.aspx>

Figure 2.1
Système maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs

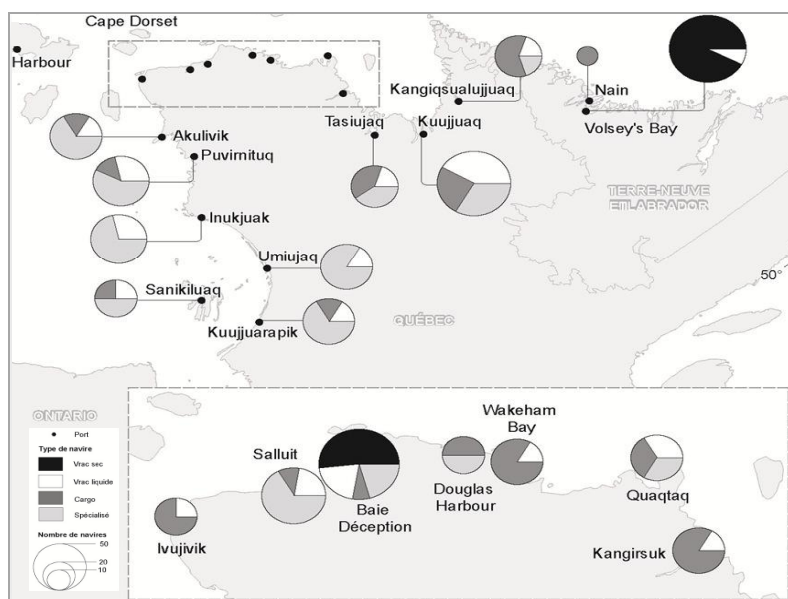


Il est à noter que certains ports ont plus d'un propriétaire qui ne sont pas nécessairement illustrés sur la carte.

Le système de transport maritime québécois dessert également le Nord québécois. En effet, les communautés du Nunavik habitent dans des villages côtiers qui comptent sur un accès à la mer pour assurer leur approvisionnement et leur développement économique. En été, des navires sont utilisés pour transporter les marchandises lourdes (maisons préfabriquées, matériaux de construction, véhicules lourds, produits pétroliers, etc.), surtout à partir de la région de Montréal, vers chacun des villages inuits. Les principaux centres de ravitaillement des communautés arctiques sont Montréal/Contrecoeur (carburants et produits chimiques), Côte-Sainte-Catherine et Valleyfield (biens manufacturés, véhicules ou machinerie et équipements de transport). Les ports de Saguenay et de Matane y contribuent également, mais dans une moindre mesure. Enfin, les expéditions de minéraux de Baie Déception (136 000 tonnes en 2005) sont, pour leur part, transportées vers le port de Québec⁴. La Figure 2.2 présente la répartition des navires ayant fait escale dans les ports du Nunavik en 2006.

⁴ Bourbonnais, Pascale. 2010. Analyse de la performance du système portuaire de l'Arctique canadien. Université de Montréal, département de géographie. Mémoire de maîtrise. Février 2010, 160 pages.

Figure 2.2
Desserte maritime du Nunavik en 2006



Source(s) : Comtois, Claude. 2010. Les grands défis de la desserte maritime du Nord. Communication présentée au Colloque Direction Nord de l'AQTR, 21 octobre 2010.

2.2 Le trafic maritime dans le système de navigation du Saint-Laurent

2.2.1 Les mouvements de navires

Statistique Canada rapporte qu'ensemble, les 20 ports du Saint-Laurent ont enregistré 10 889 mouvements de navires au cours de l'année 2009⁵, dont 45 % sont liés au cabotage et 55 % sont des mouvements internationaux. Près du tiers (31 %) des mouvements ont transité par le port de Montréal, alors que le port de Québec en a reçu 18 % et le port de Sept-Îles, 8 %. Pour sa part, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent rapporte que 3 631 navires ont transité par la Voie maritime du Saint-Laurent en 2009. Les données disponibles pour chacun des ports sont présentées au Tableau 2.1.

⁵ Statistique Canada. 2011. Le transport maritime au Canada 2009 : Tableaux 11 et 12.

En 2009, le tonnage total de marchandises manutentionnées dans les 20 ports du Saint-Laurent s'est élevé à 109,8 millions de tonnes, dont près de 80 % (86,3 millions) sont attribuables au commerce international⁶. Les cinq administrations portuaires canadiennes du Québec, nommément Montréal, Québec, Saguenay, Sept-Îles et Trois-Rivières, ont reçu ou expédié plus de 67 % du tonnage total manutentionné dans l'ensemble du réseau portuaire du Québec, soit près de 73,1 millions de tonnes. Enfin, la colonne de droite du Tableau 2.1 donne un aperçu de la taille relative des navires qui fréquentent chacun des ports. On constate que les ports de Sept-Îles, Québec, Port-Cartier et Saguenay/Port-Alfred reçoivent relativement moins de navires, mais leur gabarit est plus imposant que ceux des ports de Montréal, Trois-Rivières ou Gaspé, par exemple.

Tableau 2.1
Statistiques sur la demande de services maritimes dans les ports du Saint-Laurent, en 2009

Ports	Nombre de mouvements			Tonnage (milliers de tonnes)			Tonnes par navires ¹
	Intérieur	Intl	Total	Intérieur	Intl	Total	
Baie-Comeau	480	310	790	1 823,4	3 186,8	5 010,2	6 342,0
Bécancour	106	171	277	383,9	1 225,4	1 609,3	5 809,7
Chandler	38	0	38	6,3	0,0	6,3	165,8
Côte-Ste-Catherine	87	28	115	590,6	191,4	782,0	6 800,0
Forestville	10	0	10	26,0	0,0	26,0	2 600,0
Gaspé	90	16	106	173,6	283,4	457,0	4 311,3
Gros-Cacouna ²	n.d	n.d	50	n.d	n.d	174	3 480
Havre-St-Pierre	153	5	158	2 136,5	40,0	2 176,5	13 775,3
Îles-de-la-Madeleine	287	7	294	1 555,7	81,9	1 637,6	5 570,1
Matane	634	18	652	537,5	45,5	583,0	894,2
Montréal/Contrecoeur	1 093	2 286	3 379	4 667,6	19 085,7	23 753,3	7 029,7
Pointe-au-Pic	n.d	48	48	n.d	98,9	98,9	2 060,4
Port-Cartier	177	478	655	2 014,6	16 248,2	18 262,8	27 882,1
Québec/Lévis	897	1 041	1 938	4 317,6	17 960,0	22 277,6	11 495,1
Rimouski	87	0	87	297,4	0,0	297,4	3 418,4
Saguenay/Port-Alfred	50	301	351	101,7	4 414,5	4 516,2	12 866,7
Sept-Îles/Pointe-Noire	305	537	842	1 288,9	18 787,1	20 076,0	23 843,2
Sorel	219	324	543	2 573,8	2 641,6	5 215,4	9 604,8
Trois-Rivières	128	260	388	615,5	1 839,6	2 455,1	6 327,6
Valleyfield	93	75	168	264,8	155,7	420,5	2 503,0
Total	4 934	5 905	10 889	23 375	86 286	109 835	10 086,8

Source(s): Statistique Canada. 2011. Le transport maritime au Canada 2009, Tableaux 11 et 12. Les sources et les définitions des données sont expliquées à l'annexe B.

¹ Le nombre de mouvements de navire comprend tous les mouvements y compris ceux des navires de croisières.

² Données tirées de Perspectives Maritimes 2011.

⁶ Idem.

En 2007, 150 navires de croisière ont fait escale dans les ports du Québec, dont près de la moitié au port de Québec et 30 % à celui de Montréal. Le nombre total de passagers ayant voyagé sur ces navires s'élève à 116 300⁷. En 2010, 5,37 millions de passagers répartis sur un total de 104 271 traversées⁸ ont utilisé les traversiers⁹ exploités par la Société des traversiers du Québec (STQ). Au total, tous les traversiers ont accueilli plus de 5,6 millions de passagers.

Tableau 2.2
Statistiques relatives au transport maritime de passagers, en 2010

Transport maritime de personnes	Passagers transportés	Trajets effectués	Liaisons
Traverses exploitées par la STQ	5 370 329	104 271	5
Traverses exploitées en partenariat	218 272	210 785	6
Dessertes maritimes exploitées en partenariat	24 881	98	2
Total	5 613 482	315 154	13

Source(s) : Société des traversiers du Québec. 2011. *Rapport annuel de gestion 2010-11*, page 18.

⁷ Gamache, Clément. 2009. Bulletin économique du Transport. Juin 2009, numéro 42.

⁸ Société des traversiers du Québec. 2011. *Rapport annuel de gestion 2010-11*, page 18.

⁹ Les cinq traverses opérées par la STQ sont : Québec—Lévis, Matane—Baie-Comeau—Godbout, L'Isle-aux-Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive, Sorel-Tracy—Saint-Ignace-de-Loyola et Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

3 Définition de l'industrie aux fins de l'étude

3.1 Les échanges commerciaux au sein de l'industrie

La majorité des navires qui utilisent le Saint-Laurent naviguent sous pavillon étranger. C'est donc dire que les dépenses consenties pour l'exploitation du navire, son entretien et son équipage sont effectuées en très grande partie ailleurs qu'au Québec. Les compagnies maritimes impliquées sont représentées au Canada et au Québec par des agences ou des courtiers.

De façon générale, près des trois quarts des volumes de marchandises transbordés dans le réseau portuaire du Saint-Laurent sont des marchandises internationales, transportées entre un port du Saint-Laurent et un port situé à l'étranger ou dans les Grands Lacs. Les coûts du passage d'un navire étranger constituent autant de revenus pour les établissements qui leur offrent des services lors de ce trajet. La rémunération des pilotes, les coûts de remorquage, les droits de ports, les droits d'amarrage, les droits de dragage, les services de déglacage, de communication, les frais à la Fédération Maritime du Canada, à une agence maritime, d'arrimage et autres sont autant de recettes pour les établissements concernés. Comme les sièges sociaux des transporteurs maritimes se situent surtout à l'extérieur du Québec et que l'enquête porte sur les établissements qui ont des opérations au Québec, les données recueillies sur les dépenses ne correspondent bien sûr qu'à une partie des recettes tirées des transporteurs maritimes.

3.2 La dimension sectorielle

Afin de dresser un portrait fidèle et crédible de l'activité maritime et portuaire au Québec, il y a lieu d'en délimiter d'abord correctement le contour. À cet effet, le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) fournit des définitions communes de la structure des activités économiques des pays participants (États-Unis, Canada, Mexique), ainsi qu'un cadre statistique commun facilitant l'analyse des industries sur une même base. Une liste des codes SCIAN appropriés est suffisante pour déterminer le contour de l'industrie, recenser ensuite les entreprises, puis mesurer la contribution de l'industrie à l'économie. L'importance économique attribuée à une industrie dépend donc de la définition qui en est donnée. La liste des codes SCIAN retenus est présentée à l'annexe A.

Certaines études de retombées économiques sur le secteur cherchent à associer les dépenses des entreprises dites « dépendantes » des ports et du système de transport maritime au calcul des retombées économiques. Ainsi, la production et les emplois mis à risque par l'absence du service portuaire sont considérés par certains comme des retombées de l'industrie maritime. Sans nier l'étroite coexistence de certaines entreprises avec les infrastructures maritimes et portuaires, il est délicat d'associer, ne serait-ce qu'en partie, la production de ces entreprises à l'activité maritime. Ces études s'appuient sur l'hypothèse que l'élimination du service par voie maritime aurait un impact certain sur la production et la croissance de l'économie. Elles mesurent donc la perte anticipée en raison du manque de service, la traduisent en avantage pour le secteur maritime et échafaudent une grille d'évaluation du niveau de dépendance et de risque pour chacune des entreprises. Cette façon de voir suppose que la dépendance envers l'industrie est complète, qu'il n'y a pas d'autres solutions. Cet exercice est hasardeux et, en accord avec le comité de suivi de l'étude, il a été décidé d'adopter une approche plus conservatrice excluant ce type de retombées. À notre avis, la plupart des entreprises ont une alternative au transport maritime.

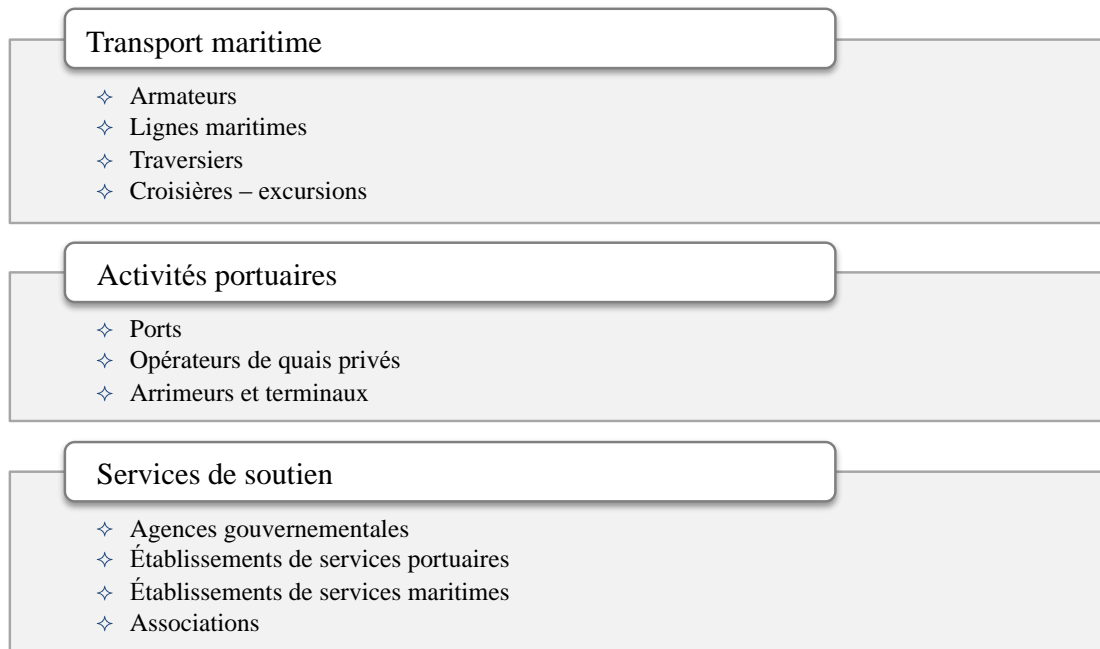
De plus, on associe très souvent une partie du transport terrestre au transport maritime. Cette association est normale, puisque les marchandises transportées par navire au port ou à leur destination finale sont acheminées par camion ou par train. Certaines études de retombées économiques vont donc chercher à évaluer la portion terrestre du transport et la mettre au compte du secteur maritime et portuaire. À notre avis, ces études attribuent faussement des retombées économiques du camionnage et du chemin de fer au secteur maritime. Dans la présente étude, nous donnons plutôt un aperçu de l'importance des dépenses terrestres associées au transport maritime et nous n'avons donc pas inclus ces dépenses dans le calcul des retombées économiques.

De concert avec le comité de suivi de l'étude, ADEC s'est doté d'une définition restreinte, mais cohérente des contours de l'industrie, s'assurant ainsi que l'analyse des retombées économiques reflète bien la contribution du secteur. Les contours de l'industrie définis pour cette étude sont illustrés à la Figure 3.1, tandis que les services maritimes et portuaires inclus dans cette définition sont présentés à la Figure 3.2.

Figure 3.1
Chaîne de transport intermodal



Figure 3.2
Segmentation des établissements de l'industrie



4 La portée économique de l'industrie

4.1 Collecte de données

Afin d'évaluer les retombées économiques des activités des établissements faisant partie de l'industrie maritime du Québec, il faut disposer de données sur leurs dépenses. Plus la nature des dépenses recensées est détaillée, plus l'estimation sera précise. Malheureusement, de telles données ne sont pas publiées par les organismes qui prélèvent des données statistiques pour le Québec. ADEC a donc procédé à une enquête auprès des établissements de l'industrie, afin de connaître leurs dépenses en 2010.

Un recensement des établissements correspondant à la définition de l'industrie a donc été réalisé. Au total, 262 établissements admissibles ont été recensés, à partir de différents répertoires obtenus des associations maritimes et portuaires et de l'enquête auprès de l'industrie effectuée par ADEC. La recherche quantitative a consisté à réaliser une enquête par téléphone et via internet auprès des établissements qui composent la population-mère. Cette recherche avait pour objectif premier d'estimer les dépenses de ces établissements, afin d'évaluer les retombées économiques de l'industrie. Pour assurer la meilleure représentativité possible, les 262 entreprises ont été contactées. L'enquête s'est déroulée du 24 mai au 1er septembre et 79 établissements admissibles ont répondu au questionnaire présenté à l'annexe C. La taille de l'échantillon est suffisante pour déterminer l'importance économique de l'industrie. La marge d'erreur due à l'échantillonnage est de 8 % pour un intervalle de confiance de 95 %. Par ailleurs, en se basant sur la totalité des emplois dans l'industrie, il appert que les 79 établissements répondants regroupent 58 % des emplois du secteur.

L'extrapolation des données du sondage à l'ensemble de la population repose sur des hypothèses élaborées en collaboration avec les membres du comité de suivi. Le nombre d'emplois réels a été utilisé lorsque cette donnée était facilement accessible, sinon, un nombre d'employés a été déterminé pour chacune des sous-catégories qui composent les groupes d'établissements, en fonction d'hypothèses sur la taille des entreprises. Cet exercice nous a conduits aux résultats suivants : en 2010, 12 258 personnes travaillaient dans l'un ou l'autre des 262 établissements de l'industrie maritime et portuaire québécoise.

Le Tableau 4.1 montre les statistiques recueillies sur les participants et les non-participants. On constate dans un premier temps que l'échantillon est relativement bien distribué puisque les segments ont un nombre quasi-identique de répondants, soit 26, 20 et 33. En second lieu, on notera que le poids des établissements du premier segment, mesuré en terme d'emplois, est relativement plus élevé que chez les deux autres.

Tableau 4.1
Caractéristiques des répondants et des non-répondants

Groupes/sous-catégories	Nombre d'établissements			Nombre d'emplois déclarés et estimés		
	Part.	Non-part.	Total	Part.	Non-part.	Total
Transporteurs						
◇ Armateurs	2	11	13	135	1 365	1 500
◇ Lignes maritimes	5	8	13	978	1 320	2 298
◇ Croisières-excursion	14	36	50	142	485	627
◇ Traversiers	5	18	23	735	200	935
Sous-total	26 (26 %)	73 (74 %)	99 (100 %)	1 990	3 370	5 360
Activités portuaires						
◇ Ports	11	7	18	644	360	1 004
◇ Opérateurs de terminaux	9	10	19	2 091	450	2 541
Sous-total	20 (54 %)	17 (46 %)	37 (100 %)	2 735	810	3 545
Services de soutien						
◇ Associations	4	1	5	1 075	10	1 085
◇ Services maritimes et portuaires	29	92	121	1 348	920	2 268
Sous-total	33 (26 %)	93 (74 %)	126 (100 %)	2 423	930	3 353
Total	79 (30 %)	183 (70 %)	262 (100 %)	7 148 (58 %)	5 110 (42 %)	12 258 (100 %)

Pour chacun des trois segments, des facteurs d'expansion ont été estimés à partir des données sur l'emploi du Tableau 4.1, soit :

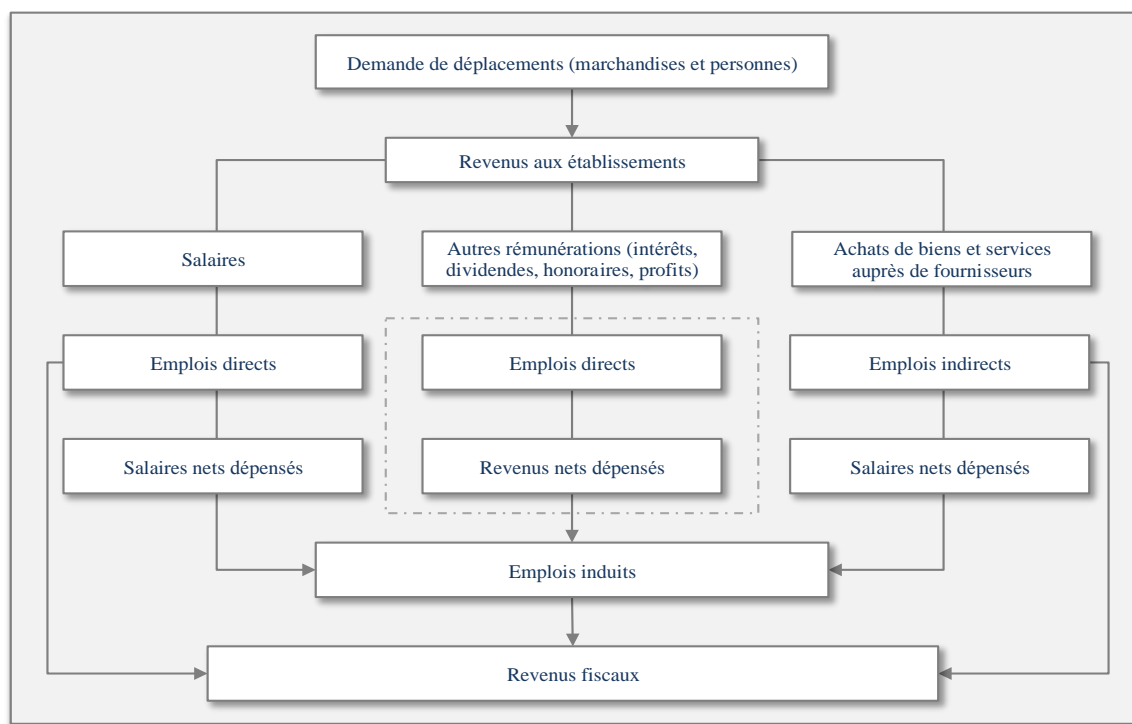
- ◆ Transporteurs maritimes : 2,69 (5 360/1 990);
- ◆ Activités portuaires : 1,3 (3 545/2 735);
- ◆ Services de soutien : 1,38 (3 353/2 423).

Ces trois facteurs d'expansion ont servi à établir les dépenses totales pour chacun des segments, données nécessaires pour calculer les retombées économiques. Le calcul consiste à utiliser les données obtenues du sondage pour un segment donné et à les multiplier par le facteur d'expansion.

4.2 Flux des impacts

Les activités de déplacement de la marchandise et des passagers, à travers le système de transport maritime et portuaire, contribuent à l'économie du Québec en générant des recettes aux établissements qui fournissent des navires et des services de manutention aux différents terminaux des ports. Ces établissements, à leur tour, fournissent de l'emploi, payent des salaires à leurs employés, rémunèrent des consultants ou des travailleurs sous-traitants, paient des impôts et achètent des biens et services auprès de leurs fournisseurs. La Figure 4.1 illustre comment une activité maritime ou portuaire génère ces impacts.

Figure 4.1
Flux des impacts économiques associés aux activités maritimes et portuaires



Note : Les emplois directs et les revenus nets dépensés par les « Autres agents rémunérés » ne font pas l'objet de retombées économiques.

4.3 Double comptage

Une attention particulière a été portée au double comptage lors de la compilation des dépenses. Par exemple, l'Administration de pilotage des Laurentides fournit des services aux armateurs naviguant sur le fleuve qui vont inscrire ces dépenses dans leurs états financiers. De leur côté, les corporations de pilotage incluront dans leurs états financiers tout un ensemble de dépenses, en particulier les salaires de leurs pilotes ainsi que leurs avantages sociaux. Compter toutes ces dépenses reviendrait à considérer deux fois la même dépense : en d'autres termes, si les armateurs engageaient les pilotes, cette dépense ne serait calculée qu'une seule fois.

4.4 Définition des retombées économiques et outil d'analyse

4.4.1 Définition des retombées économiques

Deux grandes catégories de retombées économiques sont calculées à l'aide du modèle intersectoriel du Québec, à savoir les retombées directes et les retombées indirectes. À partir de ces résultats, ADEC estime une troisième catégorie de retombées, les retombées induites. Les trois catégories sont définies ci-après.

Nous parlons de retombées directes lorsqu'une entreprise qui reçoit des revenus pour un service maritime ou portuaire effectue des dépenses d'exploitation ou d'immobilisations. Elle verse donc des salaires et effectue des achats auprès d'autres entreprises qui paient à leur tour des salaires à leurs employés et achètent des biens et des services d'autres fournisseurs dans l'économie du Québec et même à l'extérieur de celle-ci (soit des importations). L'entreprise qui initie la dépense s'avère donc directement responsable de la création (ou du soutien) d'emplois et de l'accroissement d'activité chez différents fournisseurs ou entreprises du Québec.

Les retombées économiques indirectes s'expliquent par le fait que les fournisseurs de biens et de services auprès d'une entreprise créent eux-mêmes une demande de biens et de services auprès de leurs propres fournisseurs, entraînant par le fait même un accroissement d'activité chez ces derniers. Cette succession d'achats de biens et de services auprès des différents niveaux de fournisseurs (la chaîne des fournisseurs), ainsi que les heures travaillées par les salariés et les travailleurs autonomes, se traduisent dans ce que nous appelons les effets ou les retombées indirectes. Cette chaîne de retombées s'arrête au moment où les importations et les taxes ont épuisé les flux de dépenses.

Enfin, les retombées économiques induites résument l'ensemble de l'activité économique supplémentaire générée par le fait qu'une partie des salaires versés aux différents employés des secteurs touchés par les dépenses d'exploitation ou d'immobilisations est dépensée à nouveau dans l'économie du Québec, créant à son tour une demande additionnelle de biens et de services. À partir des salaires et traitements avant impôts découlant des dépenses d'exploitation ou d'immobilisations, nous soustrayons les impôts payés aux deux paliers de gouvernement, ainsi que la moitié des montants attribuables à la parafiscalité, afin d'obtenir les salaires et gages disponibles pour la

consommation et l'épargne. Ensuite, nous supposons que les travailleurs épargnent en moyenne 10 % de leur salaire net; il s'ensuit que 90 % des salaires nets des travailleurs seront réinjectés dans l'économie du Québec, pour créer une nouvelle ronde d'activité économique, soit des impacts économiques additionnels¹⁰.

La somme des retombées directes, indirectes et induites nous permet de présenter différents indicateurs, dont les emplois, la contribution au PIB et les retombées fiscales, ainsi qu'un multiplicateur de type keynésien qui fait état du contenu québécois des dépenses. La méthode utilisée pour calculer le multiplicateur est expliquée à l'aide d'un exemple à l'annexe F.

4.4.2 Outil d'analyse

Le modèle intersectoriel du Québec est l'outil d'analyse économique développé par l'Institut de la statistique du Québec qui permet d'évaluer, pour l'ensemble du Québec, les retombées directes et indirectes de tout projet (qu'il soit de nature industrielle, touristique, gouvernementale ou paragouvernementale), sur la création d'emplois, sur la masse salariale obtenue, sur la valeur ajoutée (qui est une mesure du produit intérieur brut de l'économie québécoise) et finalement sur les revenus supplémentaires des deux paliers de gouvernement. Dans sa version la plus détaillée, il permet de quantifier l'impact d'une dépense sur les 196 secteurs productifs de l'économie du Québec, ainsi que sur les 603 catégories de biens et services. De plus, dans cette version du modèle, cinq (5) secteurs primaires et 176 secteurs de la demande finale sont pris en compte. Il va sans dire que ce modèle est couramment utilisé entre autres par les différents ministères du gouvernement du Québec ainsi que par les sociétés d'État pour quantifier les retombées économiques d'un projet ou d'une dépense.

¹⁰ Le taux d'épargne général du Québec est présentement de l'ordre de 3,5 %, selon l'ISQ. Or, dans une industrie où il se verse des salaires relativement élevés par rapport à la moyenne, on est en droit de s'attendre à un taux d'épargne plus élevé. Le taux de 10 % est une hypothèse posée par ADEC.

4.5 Retombées économiques des dépenses d'exploitation

Dépenses par secteur

L'enquête a permis d'estimer les dépenses à 1,6 G\$ auprès des 79 établissements qui ont complété le questionnaire. En appliquant les facteurs d'expansion, nous estimons que les dépenses totales attribuables aux 262 entreprises qui forment l'univers d'enquête s'élèvent à près de 3 G\$. Les dépenses d'exploitation utilisées pour calculer les retombées économiques de chacun des trois groupes d'établissements sont présentées au Tableau 4.2.

Les Tableaux 4.3 et 4.4 montrent la distribution de ces mêmes dépenses, exprimée en pourcentage. On peut ainsi constater les différences dans la structure des dépenses d'un groupe à l'autre. Par exemple, au Tableau 4.3, on constate que les trois plus importants postes de dépenses du segment transport maritime sont, dans l'ordre, les frais d'opération des navires (43,1 %), le carburant (26,4 %) et les salaires et autres rémunérations (15,1 %). Au total, ces trois postes comptent pour 85 % de toutes les dépenses.

Les trois principaux postes de dépenses du côté du segment – Activités portuaires sont très différents, soit, dans l'ordre : les salaires (51,5 %), l'électricité et le chauffage (13,9 %), puis les frais financiers (10,5 %). Au total, ces trois postes comptent pour 76 % de toutes les dépenses. Finalement, pour le segment – Services de soutien, on observe que les salaires et autres rémunérations accaparent près de 77 % de toutes les dépenses. De telles différences montrent que d'un segment à l'autre, les fournisseurs ne sont pas mis à contribution avec la même intensité.

Le Tableau 4.4 montre cette même réalité, en faisant ressortir l'importance relative d'un élément de coût en particulier d'un segment à l'autre. Par exemple, au niveau des salaires et autres rémunérations, on constate que le segment des activités portuaires accapare 52,1 % de toute la rémunération.

Tableau 4.2
Dépenses d'exploitation de l'industrie du transport maritime au Québec, en 2010 (M\$)

Postes de dépenses	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Salaires, rémunérations et charges sociales	249,3	523,2	232,3	1 004,8
Frais d'opération de navires (sauf carburant et salaires)	710,7	3,3	9,3	723,3
Carburant	435,8	61,2	9,3	506,2
Frais financiers	60,4	107,2	0,6	168,2
Réparation et entretien des équipements et véhicules	54,9	103,4	2,1	160,4
Électricité et chauffage	3,1	141,2	1,7	145,9
Frais d'administration	64,3	49,5	28,3	142,1
Services techniques et professionnels	30,9	13,9	6,8	51,6
Assurance	19,7	6,0	3,0	28,7
Loyer	8,7	3,1	7,3	19,1
Marketing (publicité, promotion)	13,1	4,3	1,4	18,8
Total	1 650,8	1 016,2	302,1	2 969,2

Tableau 4.3
Répartition des dépenses d'exploitation totales, par groupe et selon le poste de dépenses

Postes de dépenses	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Salaires, rémunérations et charges sociales	15,1%	51,5%	76,9%	33,8%
Frais d'opération de navires (sauf carburant et salaires)	43,1%	0,3%	3,1%	24,4%
Carburant	26,4%	6,0%	3,1%	17,0%
Frais financiers	3,7%	10,5%	0,2%	5,7%
Réparation et entretien des équipements et véhicules	3,3%	10,2%	0,7%	5,4%
Électricité et chauffage	0,2%	13,9%	0,6%	4,9%
Frais d'administration	3,9%	4,9%	9,4%	4,8%
Services techniques et professionnels	1,9%	1,4%	2,3%	1,7%
Assurance	1,2%	0,6%	1,0%	1,0%
Marketing (publicité, promotion)	0,8%	0,4%	0,5%	0,6%
Loyer	0,5%	0,3%	2,4%	0,6%
Total	100%	100%	100%	100%

Tableau 4.4
Répartition des dépenses d'exploitation totales, par poste de dépenses et selon le groupe d'établissements

Postes de dépenses	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Salaires, rémunérations et charges sociales	24,8%	52,1%	23,1%	100,0%
Carburant	86,1%	12,1%	1,8%	100,0%
Électricité et chauffage	2,1%	96,8%	1,1%	100,0%
Assurance	68,6%	20,8%	10,6%	100,0%
Marketing (publicité, promotion)	69,8%	22,8%	7,4%	100,0%
Services techniques et professionnels	59,8%	27,0%	13,2%	100,0%
Frais d'opération de navires (sauf carburant et salaires)	98,3%	0,5%	1,3%	100,0%
Réparation et entretien des équipements et véhicules	34,2%	64,5%	1,3%	100,0%
Loyer	45,4%	16,3%	38,3%	100,0%
Frais d'administration	45,3%	34,8%	19,9%	100,0%
Frais financiers	35,9%	63,7%	0,4%	100,0%
Total	55,6%	34,2%	10,2%	100,0%

Les emplois supportés

Les dépenses d'exploitation supportent une masse salariale directe de 835,3 M\$, dont un peu plus de la moitié (52 %) est attribuable aux activités portuaires alors que les deux autres segments se partagent l'autre moitié (24 % et 23 %). En ajoutant les effets indirects et induits, la masse salariale totale augmente à plus de 1,3 G\$, pour l'année 2010.

Tableau 4.5
Masse salariale associée aux dépenses d'exploitation

Masse salariale (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	205,7	159,4	57,4	422,6
Activités portuaires	432,1	125,7	87,1	644,9
Services de soutien	197,4	16,8	33,2	247,5
Total	835,3	301,9	177,7	1 314,9

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

En tenant compte des effets directs, indirects et induits, les dépenses d'exploitation permettent de créer ou de soutenir près de 27 349 emplois en années-personnes, soit l'embauche d'une personne pendant une année complète ou deux personnes travaillant chacune en moyenne six mois par année.

Tableau 4.6
Les emplois supportés par les dépenses d'exploitation

Emplois (années-personnes)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Salariés				
Transport maritime	3 454	3 418	1 751	8 622
Activités portuaires	7 254	2 735	2 656	12 645
Services de soutien	3 315	398	1 014	4 727
Sous-total	14 022	6 551	5 421	25 994
Autres travailleurs*				
Transport maritime	-	380	161	541
Activités portuaires	-	432	244	676
Services de soutien	-	45	93	138
Sous-total	-	857	498	1 355
Total	14 022	7 408	5 919	27 349

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur. *La catégorie « autres travailleurs » représente les travailleurs autonomes, les entreprises individuelles et les professionnels.

La production intérieure brute reliée à l'industrie

À part les salariés et les autres travailleurs non-salariés, d'autres facteurs de production sont rémunérés. D'abord, les individus propriétaires de leur entreprise, les membres indépendants de professions libérales (médecins, dentistes, avocats, artistes, etc.) et finalement les particuliers qui bénéficient d'un revenu net de loyer. Le dernier facteur de production à rémunérer est le propriétaire d'une entreprise (sauf l'entrepreneur individuel) ainsi que le capital, tant financier que physique utilisé par chaque entreprise. On inclut donc ici l'amortissement, la dépréciation du matériel et des bâtiments, les intérêts, les autres frais (charges patronales, avantages sociaux, taxes sur la production) et finalement les subventions à la production. La somme de ces trois sources de rémunération, soit les salaires et traitements avant impôts, le revenu net des entreprises individuelles et les autres revenus bruts avant impôts constituent ce que nous appelons la « valeur ajoutée aux prix de base ». Celle-ci est une mesure de l'activité économique supplémentaire générée dans l'économie du Québec suite aux dépenses d'exploitation. Cette valeur ajoutée totalise 2,1 G\$.

En plus d'estimer l'accroissement de l'activité économique généré par les dépenses d'exploitation, toute étude de retombées économiques cherche à estimer les retombées fiscales, soit le montant des différentes taxes et des impôts qui entreront dans les coffres des deux paliers de gouvernement. Par définition, les taxes indirectes constituent des paiements versés à ces derniers à la suite des achats en biens et services effectués par les différents secteurs productifs de l'économie du Québec et par les consommateurs. Ces taxes sont composées de la TVQ, de la TPS, des taxes spécifiques québécoises et des taxes et droits d'accise fédéraux. Les taxes municipales ne sont pas calculées à l'aide du modèle de l'ISQ. Elles sont comprises dans les dépenses « frais d'administration » que nous ont transmises les établissements lors de l'enquête. Elles font donc partie des 142 M\$ déclarés (frais de bureau, de téléphonie, de permis, d'associations, etc.) et n'ont pu être calculées séparément.

En additionnant le montant des taxes indirectes de 232,2 M\$ à la « valeur ajoutée aux prix de base », nous obtenons la « valeur ajoutée aux prix du marché » (ou produit intérieur brut aux prix du marché). Dans le cadre de ces dépenses d'exploitation, celle-ci s'élève à 2,3 G\$, tel qu'indiqué au Tableau 4.7.

Tableau 4.7
La contribution des dépenses d'exploitation au produit intérieur brut

Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	242,0	448,4	163,4	853,8
Activités portuaires	508,3	345,7	247,8	1 101,8
Services de soutien	232,3	23,5	94,6	350,4
Total	982,7	817,6	505,7	2 306,0

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Les importations

Le Québec est une économie ouverte où le commerce international et intranational est très important. Les importations représentent la valeur (aux prix à la production) des achats faits auprès de fournisseurs extérieurs au Québec par les établissements dont les dépenses sont faites au Québec. Ces importations peuvent être concurrentielles ou non concurrentielles (biens non fabriqués au Québec). Dans les deux cas, ceci se traduit par une sortie d'argent de l'économie québécoise. Selon les simulations des dépenses d'exploitation, ces importations totalisent un peu plus de 1,36 G\$.

Notons que les importations des transporteurs maritimes sont beaucoup plus élevées compte tenu, entre autres, de l'importance relative des dépenses de carburant qui n'est pas produit au Québec et des frais d'exploitation des navires dont une grande partie des dépenses est effectuée ailleurs qu'au Québec. Les importations sont traitées comme des pertes d'occasions d'affaires pour l'économie québécoise par le modèle de l'ISQ, mais elles peuvent aussi être vues comme des occasions d'affaires pour les entreprises du Québec. Il y aurait donc lieu éventuellement de les regarder en détail et de voir si certaines entreprises peuvent produire ici les biens et les services en question.

Tableau 4.8
Les importations engendrées par les dépenses d'exploitation

Importations (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	0,0	942,1	82,9	1 025,0
Activités portuaires	0,0	135,0	125,7	260,7
Services de soutien	0,0	31,9	48,0	79,9
Total	0,0	1 109,0	256,6	1 365,6

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Les recettes fiscales

Le dernier élément qu'une étude de retombées économiques cherche à quantifier est le montant des recettes fiscales additionnelles que les deux paliers de gouvernement (Québec et Ottawa) perçoivent en raison des dépenses effectuées. Bien entendu, les taxes indirectes dont nous venons de discuter à la section précédente sont une composante importante de ces recettes additionnelles. Les impôts sur les salaires et traitements, ainsi que la parafiscalité, sont deux composantes très importantes dont il faut tenir compte pour avoir un portrait global des retombées fiscales pour chacun des deux paliers de gouvernement. Les dépenses d'exploitation de l'industrie génèrent des revenus de près de 501,3 M\$ au gouvernement du Québec. Les recettes fiscales additionnelles perçues par le gouvernement fédéral s'élèvent quant à elles à 181,1 M\$.

Tableau 4.9
Recettes du gouvernement du Québec attribuables aux dépenses d'exploitation

Recettes fiscales - provinciales (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	54,0	137,6	28,2	219,8
Activités portuaires	113,4	50,4	42,8	206,6
Services de soutien	51,8	6,7	16,3	74,8
Total	219,2	194,6	87,4	501,3

Tableau 4.10
Recettes du gouvernement fédéral attribuables aux dépenses d'exploitation

Recettes fiscales - fédérales (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	20,7	40,9	12,3	73,9
Activités portuaires	43,5	15,9	18,6	78,1
Services de soutien	19,9	2,1	7,1	29,1
Total	84,2	58,9	38,0	181,1

Tableau 4.11
Recettes fiscales totales attribuables aux dépenses d'exploitation

Recettes fiscales (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	74,7	178,5	40,5	293,8
Activités portuaires	157,0	66,3	61,5	284,7
Services de soutien	71,7	8,7	23,5	103,9
Total	303,4	253,6	125,4	682,4

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Synthèse des résultats

Les principaux résultats des simulations des retombées économiques des dépenses d'exploitation associées à l'industrie du transport maritime au Québec sont présentés au Tableau 4.12 alors que les tableaux détaillés sont présentés à l'annexe D. Tel que mentionné, à partir des effets totaux, nous calculons un multiplicateur de type keynésien qui donne une idée du contenu québécois des retombées économiques. Par exemple, le multiplicateur signifie que pour chaque millier de dollars en dépenses d'exploitation (nettes des importations) injecté dans l'économie du Québec par les transporteurs maritimes, des activités additionnelles au montant de 242 \$ sont créées ou

soutenues dans les différents secteurs économiques du Québec. Ce montant augmente à 284 \$ pour les dépenses d'exploitation des administrations portuaires et à 362 \$ pour celles des entreprises de services de soutien. Un exemple du calcul effectué pour estimer les multiplicateurs est présenté à l'annexe F.

Tableau 4.12
Impact économique pour le Québec des dépenses d'exploitation
de l'industrie du transport maritime

Retombées économiques	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Montant dépensé (M\$)	1 650,8	1 016,2	302,1	2 969,2
Main-d'œuvre (années-personnes)	9 163	13 321	4 865	27 349
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	853,8	1 101,8	350,4	2 306,0
Importations (M\$)	1 025,0	260,7	79,9	1 365,6
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	219,8	206,6	74,8	501,3
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	73,9	78,1	29,1	181,1
Multiplicateur	1,242	1,284	1,362	

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

4.6 Retombées économiques des dépenses d'investissements

Les dépenses par secteur

Les établissements qui ont répondu au questionnaire d'enquête déclarent avoir investi un peu plus de 124 M\$ en immobilisations en 2010. Les répondants ont spécifié que 78 % de ce montant a été utilisé à des fins de remplacement des biens immobilisés, la différence étant destinée à des projets d'expansion. Les facteurs multiplicatifs basés sur le nombre d'emplois de chacun des groupes d'établissements identifiés précédemment ont été utilisés pour extrapoler les dépenses totales de l'échantillon à l'ensemble de l'industrie. En appliquant ces facteurs (2,69; 1,30 et 1,38), nous estimons que les investissements totaux en 2010 s'élèvent à 459 M\$. La répartition des dépenses est présentée aux tableaux suivants. Si on considère les postes de dépenses, les travaux de génie civil représentent 39 % de toutes les dépenses, suivis de l'achat de matériel roulant, à 22 %. Le segment 2 – Activités portuaires – est celui pour lequel la dépense est la plus élevée avec 72 % de

toutes les dépenses d'immobilisations effectuées au Québec en 2010. Comme pour les dépenses d'exploitation, la nature détaillée des dépenses permet d'améliorer la précision des retombées.

Tableau 4.13
Dépenses d'investissements de l'industrie du transport maritime au Québec, en 2010 (M\$)

Postes de dépenses	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Travaux de génie civil	37,4	141,8	1,7	180,9
Achat ou location de matériel roulant	5,1	95,6	0,6	101,4
Achat ou location d'équipement	14,2	66,5	3,9	84,6
Achat, transformation ou modification de navires	20,0	0,3	36,3	56,5
Construction d'immeubles (garage, entrepôt, etc.)	8,7	26,6	0,4	35,7
Total	85,4	330,8	42,9	459,0

Tableau 4.14
Répartition des dépenses d'investissements totales, par groupe et selon le poste de dépenses

Postes de dépenses	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Travaux de génie civil	43,8%	42,9%	4,0%	39,4%
Achat ou location de matériel roulant	6,0%	28,9%	1,4%	22,1%
Achat ou location d'équipement	16,6%	20,1%	9,1%	18,4%
Achat, transformation ou modification de navires	23,4%	0,1%	84,6%	12,3%
Construction d'immeubles (garage, entrepôt, etc.)	10,2%	8,0%	0,9%	7,8%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Tableau 4.15
Répartition des dépenses d'investissements totales, par poste de dépenses et selon le groupe d'établissements

Postes de dépenses	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Travaux de génie civil	20,7%	78,4%	0,9%	100,0%
Achat ou location d'équipement	16,8%	78,6%	4,6%	100,0%
Achat, transformation ou modification de navires	35,3%	0,5%	64,2%	100,0%
Achat ou location de matériel roulant	5,1%	94,3%	0,6%	100,0%
Construction d'immeubles (garage, entrepôt, etc.)	24,5%	74,4%	1,1%	100,0%
Total	18,6%	72,1%	9,3%	100,0%

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Les emplois supportés

Les dépenses d'investissements effectuées en 2010 dans l'industrie maritime supportent une masse salariale totale de 132,1 M\$, dont 71,2 M\$ ou 54 % provient des effets directs. Les activités portuaires comptent pour 77,8 % de la masse salariale totale alors que les activités de transport maritime comptent pour 18,7 % et les services de soutien pour 3,6 %.

Tableau 4.16
La masse salariale supportée par les dépenses d'investissements

Masse salariale (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	13,3	8,0	3,3	24,7
Activités portuaires	55,4	33,3	14,0	102,8
Services de soutien	2,5	1,6	0,7	4,7
Total	71,2	42,9	18,0	132,1

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

L'ensemble des dépenses d'immobilisations effectuées en 2010 permet de créer ou de maintenir 1 570 emplois directs en années-personnes, dont plus de 94 %, soit 1 476, sont des emplois salariés. Le nombre d'emplois augmente à 3 275 lorsqu'on ajoute les emplois créés ou maintenus grâce aux effets indirects et induits. Les administrations portuaires, les opérateurs de quais et les opérateurs de terminaux fournissent 78 % des emplois, alors que la part des transporteurs s'élève à 18 %.

Tableau 4.17
Les emplois supportés par les dépenses d'investissements

Emplois (années-personnes)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Salariés				
Transport maritime	262	181	102	545
Activités portuaires	1 156	779	428	2 362
Services de soutien	58	38	20	116
Sous-total	1 476	998	549	3 023
Autres travailleurs*				
Transport maritime	15	20	9	44
Activités portuaires	77	84	39	200
Services de soutien	2	4	2	8
Sous-total	94	107	50	252
Total	1 570	1 105	600	3 275

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur. *La catégorie « autres travailleurs » représente les travailleurs autonomes, les entreprises individuelles et les professionnels.

La production intérieure brute reliée à l'industrie

La valeur ajoutée aux prix de base est constituée des salaires et gages avant impôts, du revenu net des entreprises individuelles et finalement des autres revenus bruts avant impôts. Tel que mentionné précédemment, cette valeur ajoutée est une mesure de l'activité économique générée ou soutenue par les services offerts. Si à cette valeur ajoutée nous additionnons les taxes indirectes, nous obtenons la valeur ajoutée aux prix du marché qui s'élève, au total, à 288,9 M\$ et dont plus de 75 % est attribuable aux effets directs.

Tableau 4.18
La contribution des dépenses d'investissements au produit intérieur brut

Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	28,8	15,5	9,5	53,9
Activités portuaires	119,1	65,3	39,9	224,3
Services de soutien	5,7	3,1	1,9	10,7
Total	153,7	83,9	51,2	288,9

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Les importations

Les dépenses d'investissements ont nécessité des importations d'une valeur de 247,8 M\$ au cours de l'année 2010, dont plus de 67 % ont été générées par les dépenses en immobilisations des administrations portuaires.

Tableau 4.19
Les importations engendrées par les dépenses d'investissements

Importations (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	23,3	17,8	4,8	45,9
Activités portuaires	84,5	62,1	20,2	166,8
Services de soutien	27,3	6,8	1,0	35,1
Total	135,1	86,7	26,0	247,8

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Les recettes fiscales

Les dépenses d'immobilisations génèrent un montant de près de 43,7 M\$ dans les coffres du gouvernement du Québec dont près de la moitié, soit 21,8 M\$, découle des effets directs de cette dépense. Les recettes du gouvernement fédéral s'élèvent à 15,4 M\$. Les dépenses des administrations portuaires comptent pour environ 78 % des retombées fiscales des dépenses d'investissements.

Tableau 4.20
Recettes du gouvernement du Québec attribuables aux dépenses d'investissements

Recettes fiscales - provinciales (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	4,2	2,4	1,6	8,3
Activités portuaires	16,9	10,1	6,9	34,0
Services de soutien	0,7	0,5	0,3	1,5
Total	21,8	13,0	8,9	43,7

Tableau 4.21
Recettes du gouvernement fédéral attribuables aux dépenses d'investissements

Recettes fiscales - fédérales (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	1,3	0,8	0,7	2,9
Activités portuaires	5,4	3,5	3,0	12,0
Services de soutien	0,2	0,2	0,1	0,5
Total	7,0	4,5	3,9	15,4

Tableau 4.22
Recettes fiscales totales attribuables aux dépenses d'investissements

Recettes fiscales (M\$)	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	5,6	3,3	2,4	11,2
Activités portuaires	22,4	13,7	9,9	45,9
Services de soutien	0,9	0,6	0,5	2,0
Total	28,9	17,5	12,7	59,1

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Investissements prévus au cours des cinq prochaines années

Au total, les établissements prévoient investir 3,03 G\$ en immobilisations au cours des cinq prochaines années, soit 605 M\$ par année, en moyenne. C'est le segment 1 – Transport maritime – qui investira le plus avec 1,8 G\$, suivi du segment 2 – Activités portuaires – avec 1,2 G\$. Le segment 3 – Services de soutien - quant à lui entend dépenser 17 M\$ durant la même période.

Synthèse des résultats

Les principaux résultats des simulations des retombées économiques des dépenses d'investissements associées à l'industrie du transport maritime au Québec sont résumés au Tableau 4.23, alors que les tableaux détaillés sont présentés à l'annexe D.

Tableau 4.23
Impact économique pour le Québec des dépenses d'investissements
de l'industrie du transport maritime

Retombées économiques	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total
Montant dépensé (M\$)	85,4	330,8	42,9	459,1
Main-d'œuvre (années-personnes)	590	2 562	123	3 275
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	53,9	224,3	10,7	288,9
Importations (M\$)	45,9	166,8	35,1	247,8
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	8,3	34,0	1,5	43,7
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	2,9	12,0	0,5	15,4
Multiplicateur	1,209	1,212	1,209	

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

4.7 Portée régionale des retombées économiques

Dans une industrie dont la caractéristique principale est de déplacer des produits et des personnes et où les fournisseurs sont dispersés partout sur le territoire et dans le monde, il est difficile de distribuer les retombées économiques localement ou par région parce qu'on ne connaît pas parfaitement la chaîne de fournisseurs, à chacun des endroits et pour chaque dépense.

Pour y parvenir, il faut trouver des indicateurs montrant l'importance relative de l'activité maritime et portuaire en un lieu donné. Certaines études de retombées économiques utilisent le tonnage entrant et sortant comme indicateur de l'importance économique relative d'une région portuaire. Cependant, on conviendra que la manutention de certains produits occasionne l'utilisation de plus de ressources que d'autres. Par exemple, déplacer ou arrimer un conteneur est plus coûteux que de déplacer ou d'arrimer du vrac. Les facteurs de répartition les plus souvent utilisés dans les études de retombées sont :

Tableau 4.24
Indicateurs utilisés dans différentes études de retombées économiques

Indicateurs	Source
Nombre de mouvements de navires pour les effets directs et indirects.	MariNova Consulting Ltd. (Avril 2009) Ontario Marine Transportation Study: Phase 1 Industry Profile and Economic Impact.
Simulations distinctes pour les sept provinces pour lesquelles des données de PIB et d'emploi sont disponibles.	LECG (2004) Marine Industry Benefits Study: Economic Impact of the Canadian Marine transportation Industry.
Nombre de mouvements de navires.	Gardner Pinfold (2009) Impact économique des activités maritimes au Canada.
Enquête auprès des entreprises reliées au port de Montréal.	Secor (2008) Impacts économiques des activités reliées au système maritime et portuaire de Montréal.

De plus, dans une étude récente intitulée « Great Lakes Seaway Economic Impact Study », Martin Associates écrit ceci :

« The tonnage estimates developed for each of the 32 ports was then used as inputs into the port specific models, which consist of the direct, indirect and related users self-modules. Impacts were then estimated for each of the 32 ports. »

Ces approches sont sans doute valables pour des économies qui sont étendues (provinces, états, pays) et relativement autosuffisantes, mais aussitôt que l'on réduit les territoires ou zones d'analyse, il faut nuancer.

ADEC s'est penché sur cette question et a examiné différents modèles de répartition. Le PIB régional calculé par l'ISQ est une mesure de l'importance économique de chaque région du Québec, tous secteurs confondus. Il est le reflet de la force économique relative de chaque région, mais pas nécessairement celui de la composante « transport maritime ».

Ainsi, le tonnage manutentionné par dollar de PIB s'avèrerait, selon nous, un meilleur indicateur que le PIB ou le tonnage pris séparément. D'autre part, la localisation des établissements du milieu maritime constituerait aussi un bon indicateur de la dépense « locale », du moins pour les effets directs. Le comité de suivi de l'étude a donc identifié un certain nombre d'établissements dont les dépenses s'effectuent principalement dans les régions où ils sont localisés. À partir de leur recensement, nous avons distribué les entreprises par région administrative, à la fois sur la base de leur adresse principale, mais aussi à partir de la connaissance de leurs activités dans les

autres régions. Ainsi, les différentes régions dans lesquelles chaque entreprise est présente ont été notées. Le nombre total de mentions, c'est-à-dire le nombre d'entreprises qui ont des activités dans une région donnée, a été utilisé comme clé de répartition. ADEC s'appuie sur ces bases pour fournir une estimation des impacts régionaux de l'activité maritime et portuaire. Ainsi, selon nos évaluations, la colonne « mentions » reflèterait le mieux la distribution des retombées économiques. C'est sur cette base qu'est calculée la répartition apparaissant au Tableau 4.26.

Tableau 4.25
Importance relative des régions administratives
dans l'industrie du transport maritime au Québec, en 2009

Région administrative	PIB (M\$)	%	Tonnage (milliers)	%	Tonne/M\$ de PIB	Mentions (nb)	%
Montréal	99 043	34,6%	23 753	21,6%	239,8	111	32,6%
Capitale-Nationale	28 433	9,9%	22 377	20,4%	787,0	51	15,0%
Côte-Nord	4 987	1,7%	45 552	41,5%	9 134,7	50	14,7%
Montérégie	43 369	15,2%	6 418	5,8%	148,0	35	10,3%
Bas-Saint-Laurent	5 833	2,0%	471	0,4%	80,8	28	8,2%
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2 230	0,8%	2 684	2,4%	1 203,5	18	5,3%
Mauricie	7 780	2,7%	2 455	2,2%	315,6	14	4,1%
Saguenay-Lac-Saint-Jean	8 548	3,0%	4 516	4,1%	528,3	8	2,3%
Outaouais	10 351	3,6%	-	-	-	4	1,2%
Lanaudière	10 186	3,6%	-	-	-	4	1,2%
Laurentides	15 257	5,3%	-	-	-	4	1,2%
Centre-du-Québec	7 817	2,7%	1 609	1,5%	205,9	3	0,9%
Chaudière-Appalaches	13 171	4,6%	-	-	-	3	0,9%
Laval	11 830	4,1%	-	-	-	3	0,9%
Abitibi-Témiscamingue	5 593	2,0%	-	-	-	2	0,6%
Nord-du-Québec	2 609	0,9%	-	-	-	2	0,6%
Estrie	9 176	3,2%	-	-	-	1	0,3%
Total	286 212	100,0%	109 835	100,0%	-	341	100,0%

Source(s) : Compilation ADEC à partir de ISQ, 2011. Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base par région administrative, Québec, 2009.

Tableau 4.26
Distribution régionale des emplois et de la valeur ajoutée aux prix du marché
associés aux dépenses d'exploitation de l'industrie maritime en 2010

Région administrative	Emplois (années-personnes)	Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)
Montréal	8 915	751,8
Capitale-Nationale	4 102	345,9
Côte-Nord	4 020	339,0
Montérégie	2 817	237,5
Bas-Saint-Laurent	2 243	189,1
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	1 449	122,2
Mauricie	1 121	94,5
Saguenay-Lac-Saint-Jean	629	53,0
Outaouais	328	27,7
Lanaudière	328	27,7
Laurentides	328	27,7
Centre-du-Québec	246	20,8
Chaudière-Appalaches	246	20,8
Laval	219	18,4
Abitibi-Témiscamingue	137	11,5
Nord-du-Québec	137	11,5
Estrie	82	6,9
Total	27 349	2 306,0

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

4.8 Montants consacrés à la formation de la main-d'œuvre

Nous avons demandé aux établissements d'indiquer les montants qu'ils ont consacrés à la formation de leur main-d'œuvre en 2010. Selon les résultats obtenus, plus de 21 M\$ sont consacrés à cette fonction, ce qui représente 2,1 % du total de la masse salariale de 1 G\$.

Tableau 4.27
Les montants consacrés à la formation de la main-d'œuvre

Formation de la main-d'oeuvre	Dépenses annuelles (\$)	% de la masse salariale
Transport maritime	6 078 600	2,4%
Activités portuaires	9 772 500	1,9%
Services de soutien	5 495 000	2,4%
Total	21 346 100	2,1%

4.9 Montants consacrés aux technologies environnementales

Dans le même ordre d'idée, nous avons demandé aux établissements quels montants ils avaient consacrés aux dépenses reliées aux technologies environnementales. Il faut entendre par là des dépenses reliées à l'achat de biens et de services dont l'objectif premier est d'améliorer la performance environnementale des activités de chaque établissement. Le montant consacré à ce type d'achat s'élève à près de 13 M\$ en 2010. Ce montant figure déjà dans les dépenses totales d'exploitation ou d'immobilisations. Il ne doit donc pas être ajouté aux dépenses.

Tableau 4.28
Les montants consacrés aux technologies environnementales

Technologies environnementales	Dépenses annuelles (\$)
Transport maritime	2 348 000
Activités portuaires	9 699 000
Services de soutien	831 000
Total	12 878 000

4.10 Retombées économiques des croisières internationales

Le ministère du Tourisme du Québec a mandaté Segma Recherche et Doxa Focus¹¹ pour la réalisation d'un sondage auprès des croisiéristes et des membres d'équipage voyageant à bord des navires de croisières internationales qui ont visité les ports de Québec, Montréal, Saguenay, Trois-Rivières, Gaspé, Baie-Comeau et Sept-Îles durant la saison s'échelonnant d'avril à octobre 2010. Les retombées économiques de ces dépenses ont été simulées à l'aide du modèle intersectoriel de l'ISQ¹². L'enquête a permis d'estimer que les croisiéristes et les membres d'équipage qui ont voyagé au Québec en 2010 y ont dépensé 24,3 M\$.

Ces dépenses ont soutenu 243 salariés en années-personnes et ont créé une valeur ajoutée aux prix du marché atteignant 14,8 M\$. Ces dépenses ont également entraîné des revenus de 3,5 M\$ pour le gouvernement du Québec et de 1,5 M\$ pour le gouvernement du Canada. Par ailleurs, les croisiéristes qui ont séjourné au Québec avant ou après leur croisière ont dépensé 12,3 M\$ pour leurs nuitées additionnelles. Ces dépenses ont permis de soutenir 135 emplois en années-personnes et ont contribué au produit intérieur brut du Québec pour un montant de 7,7 M\$. Les gouvernements du Québec et du Canada ont bénéficié respectivement de 1,8 M\$ et de 723 000 \$ de ces dépenses, sous forme de taxes et impôts. Les résultats des simulations sont présentés au Tableau 4.29.

¹¹ Segma recherche et Doxa Focus. 2011. Étude auprès des croisiéristes et des membres d'équipage des navires de croisières dans les ports du Saint-Laurent. Rapport méthodologique. Réalisé pour Tourisme Québec.

¹² Institut de la statistique du Québec. 2011a. Étude d'impact économique pour le Québec de dépenses d'opération des compagnies de croisières et de dépenses touristiques des croisiéristes et membres d'équipage au Québec en 2010. Réalisé pour Tourisme Québec.

Tableau 4.29
Impact économique pour le Québec des dépenses touristiques
des croisiéristes et membres d'équipage au Québec en 2010

Retombées économiques	Croisiéristes et membres d'équipage	Nuitées additionnelles des croisiéristes	Total
Montant dépensé (M\$)	24,3	12,3	36,6
Main-d'œuvre (années-personnes)	243	135	378
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	14,8	7,7	22,5
Importations (M\$)	9,4	4,6	14
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	3,5	1,8	5,3
Revenus du gouv. fédéral (M\$)	1,5	0,72	2,2

Source(s) : ISQ, 2011a. Étude d'impact économique pour le Québec de dépenses d'opération des compagnies de croisières et de dépenses touristiques des croisiéristes et membres d'équipage au Québec en 2010, réalisée pour Tourisme Québec. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

4.11 Importance du transport terrestre associé aux activités maritimes et portuaires

Par définition, une chaîne de déplacement se construit à travers plusieurs modes de transport. Ainsi, les activités de transport maritime sont étroitement liées au camionnage et au transport ferroviaire, car la très grande majorité des marchandises embarquées et débarquées à un port donné est acheminée par camion ou par train à son lieu d'expédition ou de réception. Il en va de même pour les passagers, les croisiéristes ou les usagers des traversiers qui utilisent leur automobile ou d'autres moyens de transport pour se déplacer. Pour le transport intérieur, les modes de transport maritime et ferroviaire peuvent être en compétition ou se compléter, mais pour le transport intercontinental, le transport maritime doit très souvent s'associer au transport terrestre afin d'assurer un service complet.

C'est ainsi que le chemin de fer et le camionnage participent très souvent à l'activité maritime et portuaire. Ces services de transport terrestre génèrent des retombées économiques, mais dans quelle mesure peut-on les associer à la demande de transport maritime et portuaire? De manière à évaluer l'importance et les parts modales du transport routier et ferroviaire associées aux activités maritimes et portuaires, ADEC a contacté les ports du Saint-Laurent. Cependant, puisque la majorité des ports ne compile pas de données facilement accessibles sur le nombre ou les charges

des camions ou des trains entrants et sortants, nous avons dû utiliser les informations disponibles en guise de repères et avons posé certaines hypothèses pour combler les lacunes.

D'abord, il va de soi que dans les ports qui ne disposent pas de services ferroviaires, le transport est effectué exclusivement par camion. Nous avons donc attribué 100 % du tonnage entrant et sortant manutentionné dans ces ports en 2009 à ce mode de transport, à l'exception des volumes de céréales en transit sur le Saint-Laurent qui font appel surtout au mode maritime, une partie étant acheminée par chemin de fer. Le tonnage de céréales, estimé à partir de données obtenues de Statistique Canada et des informations recueillies auprès des personnes interrogées, n'a donc pas été pris en compte. Notons cependant que les volumes de céréales produits localement et transportés par camion vers le port de transit pour exportation outre-mer sont inclus.

Ensuite, dans certains ports, des convoyeurs et de la machinerie de manutention sont utilisés pour assurer le transport des marchandises du navire à l'usine et vice versa. C'est le cas notamment à Sept-Îles où l'aluminerie Alouette reçoit les chargements d'alumine, de coke et de pétrole par navire, les transporte par convoyeur et pipeline jusqu'à l'usine et retourne les lingots d'aluminium vers les quais à l'aide de ses propres véhicules. Ces lingots sont ensuite expédiés outre-mer ou vers le centre du Canada et des États-Unis. Les marchandises déplacées par convoyeur ont elles aussi été exclues, puisque les dépenses associées à ces déplacements sont prises en compte dans les dépenses des entreprises qui possèdent ces équipements de manutention.

En résumé, seules les dépenses des transporteurs terrestres directement attribuables aux activités maritimes ont été retenues, c'est-à-dire que nous avons uniquement tenu compte des déplacements de marchandises effectués par camion et par train, entre les ports et leur lieu d'expédition ou de réception. À partir des données recueillies et des hypothèses posées, on estime que 37,1 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par camion à partir ou vers les ports du système maritime du Saint-Laurent, alors que le tonnage livré ou expédié par voie ferroviaire est estimé à 56,0 millions de tonnes. Ces 93,1 millions de tonnes de marchandises représentent 85 % des 109,8 millions de tonnes manutentionnées dans les vingt ports du Saint-Laurent en 2009.

Dépenses annuelles d'exploitation associées au camionnage

Les dépenses annuelles d'exploitation associées au camionnage ont été estimées sur la base d'informations obtenues auprès des administrations portuaires et à partir de nos propres hypothèses. Nous avons d'abord identifié quatre types de véhicules utilisés pour transporter différentes catégories de marchandises acheminées par navire. Le tableau suivant fournit les paramètres utilisés.

Tableau 4.30
Association entre le type de marchandises, le véhicule et sa charge utile

Nature des marchandises	Types de véhicules	Charge utile
❖ Marchandises générales conteneurisées	Châssis porte-conteneur à 5 essieux	2 TEU
❖ Marchandises générales et produits forestiers	Semi-remorque à 5 essieux	20 tonnes
❖ Vrac liquide	Citerne liquide à 5 essieux	40 tonnes
❖ Vrac solide	Tracteur à 3 essieux combiné à une semi-remorque à 4 essieux	36,5 tonnes

Les tarifs utilisés ont été tirés des sources suivantes :

- ◆ Transports Canada. 2010. *Frais d'exploitation du camionnage et du transport intermodal de surface au Canada : rapport final*. Rédigé par Ray Burton and Associates en collaboration avec Logistics Solution Building Inc. et The Research and Traffic Group.
- ◆ Transports Québec. 2011. *Recueil des tarifs de transport d'agrégats du ministère des Transports du Québec*. Volume 2.

Enfin, d'après notre enquête auprès des autorités portuaires, les distances franchies par les camionneurs varient de quelques kilomètres à 150 kilomètres. N'ayant pas de données précises sur les distances franchies, nous avons formulé l'hypothèse suivante :

Trafic :	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	20 %	10 %	10 %
Distances :	5 km	10 km	20 km	30 km	40 km	50 km	100 km	150 km

Nos hypothèses permettent d'estimer à 1,5 G\$ les dépenses annuelles associées au camionnage.

Dépenses annuelles d'exploitation associées au transport ferroviaire

En ce qui a trait aux coûts d'exploitation des chemins de fer, ADEC s'est basé sur le tarif pour transporter un conteneur entre Montréal et Toronto (tel que présenté dans l'étude de Transports Canada, citée précédemment), duquel nous avons retranché une marge de profit de 20 % afin de déterminer le coût net du déplacement, estimé à 1,51 \$ par kilomètre. En supposant que les trains parcourent, en moyenne, une distance de 800 km et qu'environ 56 millions de tonnes de marchandises sont transportées par train annuellement, nous estimons que les dépenses d'exploitation associées au transport ferroviaire s'élèvent à environ 674,4 M\$ par année. En somme, nos hypothèses nous permettent d'avancer que les dépenses associées au transport terrestre s'élèvent à 2,1 G\$ annuellement.

Conclusion

L'industrie du transport maritime et portuaire du Québec est composée de 262 établissements qui assurent l'expédition et la réception des marchandises ou le transport et l'accueil de passagers. En 2009, 10 889 mouvements de navires, 110 millions de tonnes de marchandises, 116 300 passagers en croisière et plus de 5,6 millions de passagers empruntant les traversiers ont profité des services de l'industrie. ADEC a mesuré les retombées économiques des dépenses réalisées au Québec et reliées aux activités maritimes et portuaires. Pour estimer les dépenses d'exploitation et d'investissements, il a été nécessaire d'effectuer un sondage auprès des établissements de l'industrie.

Les dépenses d'exploitation ont dépassé 2,9 G\$ en 2010. Ces dernières ont soutenu 27 349 emplois et contribué à 2,3 G\$ du PIB québécois. Les gouvernements ne sont pas en reste puisqu'ils récupèrent près de 700 M\$ par année de cette industrie. L'industrie du transport maritime et portuaire contribue également à soutenir l'activité économique via les dépenses d'investissements qu'elle réalise année après année. En 2010, 459 M\$ ont été dépensés à cette fin. Ces dépenses soutiennent 3 275 emplois et contribuent au PIB du Québec pour un montant de 289 M\$. Les deux paliers de gouvernement retirent des revenus fiscaux de ces dépenses pour un montant de 59 M\$ par année. ADEC a également procédé à une estimation des retombées par région administrative. Les cinq régions qui profitent le plus des retombées, soit par le nombre d'emplois soutenus ou en production intérieure brute (PIB), sont dans l'ordre : Montréal, la Capitale-Nationale, la Côte-Nord, la Montérégie et le Bas-Saint-Laurent.

L'industrie nous informe qu'elle a consacré 21 M\$ à la formation de sa main-d'œuvre en 2010, ce qui équivaut à 2,1 % du total de sa masse salariale. Enfin, ADEC estime que les dépenses reliées au transport terrestre étroitement lié au transport maritime et portuaire, s'élèvent à 2,1 G\$ pour l'année 2009. En somme, l'industrie maritime et portuaire du Québec est un maillon important de la chaîne d'approvisionnement des autres industries et des partenaires commerciaux du Québec.

Bibliographie

- Bourbonnais, Pascale. 2010. Analyse de la performance du système portuaire de l'Arctique canadien. Université de Montréal, département de géographie. Mémoire de maîtrise. Février 2010, 160 pages.
- Comtois, Claude. 2010. Les grands défis de la desserte maritime du Nord. Communication présentée au Colloque Direction Nord de l'AQTR, 21 octobre 2010.
- Gamache, Clément. 2009. Bulletin économique du Transport. Juin 2009, numéro 42.
- Gardner Pinfold. 2009. Impact économique des activités maritimes au Canada.
- Institut de la statistique du Québec. 2011a. Étude d'impact économique pour le Québec de dépenses d'opération des compagnies de croisières et de dépenses touristiques des croisiéristes et membres d'équipage au Québec en 2010. Réalisé pour Tourisme Québec.
- ISQ. 2011. Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base par région administrative, Québec, 2009.
- LECG. 2004. Marine Industry Benefits Study : Economic Impact of the Canadian Marine transportation Industry.
- MariNova Consulting Ltd. 2009. Ontario Marine Transportation Study: Phase 1 Industry Profile and Economic Impact.
- Martin Associates. 2011. The Economic Impacts of the Great Lakes – St. Lawrence Seaway.
- Ministère des Transports du Québec. 2003. Réseau portuaire commercial stratégique du Québec. Service de la géomatique.
- Pêches et Océans Canada. 2011. Perspectives maritimes : Région du Québec. Direction régionale des politiques et de l'économie. Mars 2011.
- Relais nordik inc. 2011. Desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord (passagers et marchandises). Site Internet. En ligne. <http://www.relaisnordik.com/fr/home/24.aspx>
- Secor. 2008. Impacts économiques des activités reliées au système maritime et portuaire de Montréal.
- Segma recherche et Doxa Focus. 2011. Étude auprès des croisiéristes et des membres d'équipage des navires de croisières dans les ports du Saint-Laurent. Rapport méthodologique. Réalisé pour Tourisme Québec.
- Société des traversiers du Québec. 2011. Rapport annuel de gestion 2010-11, page 18.
- Statistique Canada. 2011. Le transport maritime au Canada 2009 : Tableaux 11 et 12.
- Transports Canada. 2010. Frais d'exploitation du camionnage et du transport intermodal de surface au Canada : rapport final. Rédigé par Ray Burton and Associates en collaboration avec Logistics Solution Building Inc. et The Research and Traffic Group.
- Transports Québec. 2011. Recueil des tarifs de transport d'agrégats du ministère des Transports du Québec. Volume 2.

Annexes

A Définition de l'industrie

Pour évaluer les retombées économiques des activités maritimes et portuaires, il nous faut déterminer quelles entreprises dépendent pour les services maritimes et portuaires, quels sont les montants dépensés pour les services au Québec et à qui profitent ces dépenses.

En général, c'est l'expéditeur (l'affréteur) ou son représentant (courtier en douane et transitaire) qui effectue la commande de transport. Dans la chaîne de transport, on retrouvera l'armateur (propriétaire du navire), qui transporte des marchandises ou des personnes et les agences maritimes. L'armateur doit payer :

- ◆ Son équipage;
- ◆ L'utilisation du navire (frais d'opération);
- ◆ Son carburant;
- ◆ Le pilotage;
- ◆ Le remorquage;
- ◆ Les frais portuaires ou de passages;
- ◆ Les frais d'inspection et de classification;
- ◆ Le ravitaillement du navire;
- ◆ Les réparations au navire si elles ne sont pas faites par l'équipage;
- ◆ Les services de la Garde côtière.

Les expéditeurs et leurs représentants doivent aussi trouver des entreprises dans les ports pour manutentionner leurs cargaisons ou alors pour recevoir les passagers.

Ce sont les opérateurs de terminaux (manutention de fret maritime) qui manipulent les marchandises et, pour ce faire, ils embauchent des débardeurs qui sont leurs employés ou non, payent des loyers au port pour l'utilisation des espaces et construisent ou louent des hangars pour entreposer la marchandise. Donc, il existe toute une série d'entreprises qui gravitent autour des opérateurs de terminaux qui utilisent des équipements de levage, de manutention ou de préparation de la marchandise.

Finalement, les produits entrent ou sortent de l'enceinte du port par train et par camion. Cette activité est aussi payée par l'expéditeur ou son intermédiaire. La majorité des navires qui utilisent le Saint-Laurent naviguent sous pavillon étranger. C'est donc dire que les dépenses consenties pour l'exploitation du navire, son entretien et son équipage sont effectuées en très grande partie ailleurs qu'au Québec. Notre enquête porte donc uniquement sur les entreprises qui ont des activités au Québec et soutiennent les services maritimes et portuaires.

Il existe plusieurs catégories de transporteurs qui se distinguent selon le lieu géographique de leurs opérations, c'est-à-dire en haute mer, le long des côtes, dans les Grands Lacs ou sur les eaux

intérieures. On distingue également ceux qui offrent des services de traversier et ceux qui offrent des services aux touristes.

Les propriétaires de navires profitent également de services d'accompagnement en sauvetage maritime et pilotage de navire et d'autres services de navigation (amarrage, trafic maritime, remorquage,...).

Du côté terrestre, les deux principales activités sont la manutention du fret maritime et les opérations portuaires. Les installations portuaires sont mises à la disposition des armateurs ou de leurs agents ou alors confiées à des opérateurs de terminaux qui eux reçoivent la marchandise et s'en occupent au nom des courtiers et des transitaires. Dans ce cas, le port loue les infrastructures et certains entrepôts ou équipements.

Certaines installations portuaires sont équipées pour recevoir des traversiers ou des navires de croisières, soit directement à quai ou à l'intérieur de gares maritimes.

On retrouve finalement des intermédiaires dont nous avons déjà parlé qui selon nous soutiennent les activités sur eau ou sur terre :

- ◆ Courtiers en transport;
- ◆ Courtiers en expédition;
- ◆ Courtiers en douanes;
- ◆ Services d'agents d'expédition de marchandise.

Dans ce qui suit, nous présentons la structure des secteurs qui font partie de l'industrie du transport maritime et portuaire selon le code SCIAN.

A.1 Définition des activités maritimes et portuaires à partir de la classification du code SCIAN

Opérations portuaires (488 310)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale consiste à exploiter des installations portuaires et à fournir des services portuaires. Sont compris dans cette classe les établissements qui exploitent des phares.

Exemples d'activité :

- Bassin maritime, exploitation
- Canal, exploitation de
- Canaux, entretien de (sauf dragage)
- Écluses, exploitation d'
- Entretien des jetées, bassins et quais
- Installations portuaires, exploitation d'
- Jetées maritimes, exploitation de
- Jetées, bassins et quais, entretien des
- Phares, exploitation de
- Ports, exploitation de
- Terminus riverain, exploitation de
- Voie maritime, exploitation de

Manutention du fret maritime (488 320)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services d'arrimage et d'autres services de manutention du fret maritime.

Exemples d'activité :

- Arrimage, service d'
- Cale de navire, nettoyage de
- Chargement et déchargement de navires ou bateaux
- Débardeurs, service de
- Déchargement de navires ou de bateaux
- Manutention des cargaisons

Sauvetage maritime (488 331)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale concerne le sauvetage des navires et de leurs cargaisons. Parmi les procédures types de sauvetage, notons : le remorquage de secours, le sauvetage en cas d'échouement et le renflouement de navires coulés.

Exemples d'activité

- Cargaisons maritimes, sauvetage de
- Navires, sauvetage de
- Sauvetages maritimes, service de

Pilotage de navire (488 332)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de pilotage aux navires lorsqu'ils entrent dans un port ou le quittent ou quand la loi l'exige. La zone dans laquelle les services d'un pilote sont essentiels est généralement désignée par le terme zone de pilotage.

Exemples d'activité :

- Navires, service de pilotage de
- Pilotage, service de, transport maritime

Autres services de navigation pour le transport par eau (488 339)

Cette classe canadienne comprend les établissements qui ne figurent dans aucune autre classe canadienne et dont l'activité principale consiste à fournir des services de navigation pour le transport par eau.

Exemples d'activité :

- Amarrage et désamarrage de vaisseaux marins, services d'
- Navigation portuaire, exploitation
- Radiophare, navigation de navires, service de
- Remorqueur, exploitation portuaire, service de
- Rapport du trafic maritime (vaisseau)

Autres activités de soutien au transport par eau (488 390)

Cette classe canadienne comprend les établissements qui ne figurent dans aucune autre classe et dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par eau. Sont compris dans cette classe les établissements qui effectuent la réparation et l'entretien des navires (hors des chantiers navals) de même que des travaux courants.

Exemples d'activité

- Cargaison, vérificateurs de, marine
- Cargaisons, contrôleurs de, marine
- Docks flottants pour la réparation de navires et bateaux
- Désincrustation des navires, services de
- Contrôleurs de cargaisons, marines
- Péniches, exploitation de
- Réparation et entretien de navires, pas dans un chantier de construction maritime
- Vérificateurs de cargaisons, marine

Agences de transport maritime (488 511)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale concerne la représentation des sociétés maritimes, la prise en charge des cargaisons et le traitement d'affaires au port, au nom des armateurs et des affréteurs.

Exclusion (s) : Établissements dont l'activité principale consiste à agir à titre d'intermédiaires entre les expéditeurs et les transporteurs dans des opérations impliquant plusieurs modes de transport (488 519, autres intermédiaires en transport de marchandises)

Exemples d'activité :

- Expédition maritime, agence d'
- Expéditions maritimes, agents d'

Autres intermédiaires en transport de marchandises (488 519)

Cette classe canadienne comprend les établissements qui ne figurent dans aucune autre classe canadienne et dont l'activité principale consiste à agir à titre d'intermédiaire entre les expéditeurs et les transporteurs. Ces établissements sont généralement désignés par les termes «transitaires », ou « courtiers en douane ». Ces établissements peuvent fournir une combinaison de services touchant différents modes de transport.

Exclusion (s) : Établissements dont l'activité principale consiste à agir à titre d'intermédiaire entre les expéditeurs et les transporteurs dans des opérations touchant uniquement le transport maritime (488 511, Agences de transport maritime)

Exemples d'activité :

- Courtier en expédition
- Expédition de marchandises, service d'

- Courtiers de transport
- Courtiers en douanes
- Douanes, courtiers en
- Expédition, agents de service d'expédition de marchandises
- Fret aérien, service de dédouanement

A.1.1 Transport maritime ou par eau

Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs (4831)

Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs pour les marchandises et les passagers. On considère que la Voie maritime du Saint-Laurent fait partie des Grands Lacs. Sont compris dans cette classe, les établissements qui exploitent des navires de croisière hauturiers.

Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs, sauf le transport par traversier (483 115)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs pour les marchandises et les passagers. On considère que la Voie maritime du Saint-Laurent fait partie des Grands Lacs. Sont compris dans cette classe, les établissements qui exploitent les navires de croisière hauturiers.

Exemples d'activité :

- Affrètement de vaisseaux avec opérateurs, mer, côtier et Grands Lacs
- Vaisseaux de ravitaillements aux plates-formes de forage
- Chaland, service de transport par (côtier)
- Côtiers, services d'expédition
- Transport hauturier de marchandises (sauf par traversier)
- Transport hauturier de passagers (sauf par traversier)
- Billes, boutage et remorquage de, côtier
- Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, transport (sauf par traversier)

Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs par traversier (483 116)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de traversiers servant au transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs de passagers et de marchandises à bord de véhicules motorisés et autopropulsés.

Exclusion (s) : Établissements dont l'activité principale est l'exploitation de traversiers sur les eaux intérieures, y compris les traversiers exploités dans les ports (483 214, Transport sur les eaux intérieures par traversier).

Exemples d'activité :

- Traversiers, en exploitation sur les eaux côtières
- Traversiers, exploitation de, sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent

Transport sur les eaux intérieures (4832)

Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de marchandises et de passagers sur les eaux intérieures. Sont compris dans cette classe les services de transport dans les ports.

Transport sur les eaux intérieures (sauf le transport par traversier) (483 213)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de marchandises et de passagers sur les eaux intérieures, exception faite du transport par traversier.

Exemples d'activité

- Affrètement de vaisseaux avec équipage, eaux intérieures (sauf les Grands Lacs)
- Billes, boutage et remorquage de, eaux intérieures (sauf sur les Grands Lacs)
- Marchandises sur les rivières, transport de (sauf utilisant la voie maritime du Saint-Laurent)
- Navigation (sauf par traversier) sur les lacs (sauf sur les Grands Lacs)
- Navigation dans les canaux
- Taxi par eau (bateau), service de, eaux intérieures
- Transport des passagers, fluvial (sauf par traversier)

Transport sur les eaux intérieures par traversier (483 214)

Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation de traversiers sur les eaux intérieures, y compris les traversiers exploités dans les ports.

Exclusion (s) : Établissements dont l'activité principale est l'exploitation de traversiers sur les eaux côtières et sur les Grands Lacs (483 116, Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs par traversier)

Exemples d'activité :

- Service de transbordeur de port
- Traversier opérant dans les rivières ou lacs intérieurs (sauf sur les Grands Lacs)

Transport par eau de tourisme et d'agrément (4872)

Ce groupe comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport par eau de tourisme et d'agrément tels que les croisières de plaisance ou les croisières-restaurants et les tours en hydroglisseur. Ces établissements utilisent souvent du matériel de transport suranné ou spécialisé. Les activités offertes se déroulent sur de courtes distances; il s'agit généralement d'excursions d'un jour. Sont compris dans cette classe les établissements qui offrent des services d'affrètement de bateaux de pêche.

Les différents types de navires qui naviguent sur le Saint-Laurent sont :

Vraquier :	Navire transporteur de vrac : grain, charbon, minéral. Il existe des vraquiers auto-déchargeurs qui permettent le déchargement de vrac de façon autonome. Ces navires possèdent une grande polyvalence pour la livraison de marchandises.
Navire-citerne :	Navire pour le transport en vrac des liquides, notamment du pétrole et des produits pétroliers.
Porte-conteneurs :	Type de navire de commerce spécialisé dans le transport des marchandises en conteneurs.
Navire de croisière :	Navire de commerce destiné particulièrement aux croisières.
Traversier :	Navire spécialement conçu pour effectuer la traversée de passagers, de véhicules ou de wagons d'une rive à l'autre d'un fleuve, d'une rivière, d'un lac ou d'un bras de mer.
Remorqueur :	Bâtiment à propulsion mécanique muni de machines puissantes, construit pour déplacer des navires d'un point à un autre, dans un port, un fleuve et parfois en mer.
Barge :	Bateau à fond plat, dépourvu de moteur, tiré ou poussé par un remorqueur.

B Choix des données statistiques présentées dans le rapport

Les données sur le trafic et les tonnages manutentionnés utilisées sont tirées du Rapport 2009 sur le transport maritime au Canada publié en juillet 2011 par Statistique Canada afin d’avoir des données les plus homogènes et complètes possibles. Ce rapport fournit les mouvements de navires sur lest et cargaison ainsi que le tonnage manutentionné pour le transport intérieur et international pour tous les ports du Saint-Laurent. Statistique Canada obtient la plupart de ses données internationales à partir de la Base de données avancée commerciale (Advanced Commercial Information database) provenant de l’Agence des services frontaliers du Canada, alors que les données domestiques proviennent directement des compagnies de fret maritime.

Il faut noter que pour le terminal de Gros-Cacouna les données présentées au Tableau 2.1 sont tirées de Perspectives maritimes 2011 puisque Statistique Canada ne collige pas les données sur ce port. Pour Pointe-au-Pic, l’activité principale se trouve à être la manutention de cargaisons de papier destinées à des ports outre-mer, provenant de l’usine de Abitibi Consolidated. En conséquence, il n’y a pas de données domestiques pour ce port.

C Déroutement de l'enquête

C.1 Stratégie d'enquête

Stratégie générale

- ◆ Contact et introduction téléphoniques avec la personne visée pour expliquer l'objectif de l'étude et la nature des questions posées et recueillir son adresse courriel.
- ◆ Envoi du questionnaire par courriel. Dans le courriel, un lien électronique permet d'accéder au questionnaire.
- ◆ La personne visée répond au sondage par le web et le retourne à BIP. Si elle a des questions de compréhension, elle peut contacter le directeur de terrain.
- ◆ Si le répondant n'a pas retourné le questionnaire une semaine après l'envoi, un premier rappel est effectué par courriel.
- ◆ Si le répondant n'a pas retourné le questionnaire une semaine après le premier rappel, un deuxième rappel est effectué par téléphone.

Programmation et validation technique du questionnaire

Nous avons débuté l'enquête par l'informatisation du questionnaire (versions française et anglaise) sur le logiciel *Intervieweur* en version V384. La programmation concerne autant l'introduction téléphonique que la version web du questionnaire. Une fois le questionnaire programmé, il a été vérifié via un lien électronique et les dernières vérifications d'usage ont été apportées avant le prétest.

Formation et supervision du personnel de collecte

Les intervieweurs et le superviseur responsable ont reçu une formation avant le prétest. Comme pour toutes les formations, les aspects relatifs aux objectifs du sondage et aux instruments de collecte ont été abordés en profondeur. Trois intervieweurs étaient attitrés au sondage et le superviseur se trouvait en permanence sur le plancher d'enquête, effectuant l'écoute aléatoire des communications.

Prétest

Le prétest a été effectué auprès de 10 répondants. Ces personnes ont été contactées par téléphone et ont ensuite reçu le questionnaire. Pendant l'exécution du prétest, une écoute aléatoire des introductions téléphoniques a été effectuée par le superviseur et tous les aspects pouvant poser des difficultés ont été notés. Les questionnaires retournés ont ensuite été analysés pour vérifier la cohérence des réponses et, ainsi, la compréhension générale du contenu des questions.

Volet téléphonique

Les appels ont été affectés à l'équipe à différents moments de la journée et de la semaine. Tous les appels ont été consignés dans le fichier administratif, afin de produire un tableau complet pour le suivi du terrain. Un suivi très étroit de la gestion des rendez-vous a été effectué afin de joindre le répondant sélectionné. Dans le programme *Intervieweur*, les règles de gestion de terrain sont systématiquement installées avant chaque période de travail afin de procéder au renvoi programmé des appels codés « sans réponse » et « rendez-vous ». Avant chaque période de travail, les intervieweurs étaient informés du contenu et de leur liste d'appels à effectuer.

Méthode pour maximiser le taux de réponse sur le terrain

- ◆ Si l'appel aboutit à une boîte vocale ou à un répondeur, aucun message n'est laissé; ce numéro est affecté à une autre période de la journée.
- ◆ Si le répondant cible est absent, mais sa secrétaire rejointe, un rendez-vous téléphonique est proposé par l'intervieweur et son suivi est assuré par le superviseur de terrain.
- ◆ Si le répondant cible est joint, accepte de participer, mais n'a pas la disponibilité immédiate pour poursuivre, un rendez-vous téléphonique est fixé.
- ◆ Si le répondant refuse, un rappel de récupération est prévu, et ce, par un intervieweur désigné, doué pour la récupération de refus.
- ◆ Une relance systématique est effectuée en cas de non-réponse. Un minimum de huit rappels est convenu.

Volet web

Comme nous l'avons mentionné précédemment, des suivis ont été effectués pour assurer le retour du plus grand nombre de questionnaires possible : un premier rappel a été effectué par courriel une semaine après l'envoi initial, puis un deuxième a été effectué par téléphone une semaine après le premier. Le résultat de l'enquête se présente sous forme d'un fichier des dépenses classées par catégorie. Celles-ci ont servi à alimenter le modèle intersectoriel pour calculer les retombées économiques. Les questions ouvertes ont aussi été traitées puis analysées.

Validation/correction de la banque de données


En cours et en fin d'enquête, la base de données a été balayée et vérifiée pour identifier les valeurs extrêmes et éliminer les données aberrantes. Tous les dossiers qui contenaient des données aberrantes ont donné lieu à un signalement. Une vérification, faite auprès des répondants, a permis de corriger les erreurs.

Plan de traitement

Une seule série de questions a été posée concernant les dépenses des répondants : dépenses totales et dépenses spécifiques au niveau de leurs exploitations et au niveau de leurs immobilisations. Dans le cas des immobilisations, une question a été posée sur les montants qu'ils comptaient investir dans les 5 prochaines années. Deux autres questions portaient sur le nombre d'employés et sur les sources de revenus.

Une distinction au niveau des dépenses d'exploitation se fait selon le secteur d'appartenance de l'établissement : transporteurs maritimes, administrations portuaires et entreprises de services connexes. Le questionnaire permet donc d'établir les dépenses totales d'un secteur, distribuées par poste de dépenses. La pondération a été faite à partir d'un estimé du nombre d'employés de chacun des établissements au Québec.



C.2 Questionnaire d'enquête


BUREAU D'INTERVIEWEURS PROFESSIONNELS

Preview :

Pour débuter, nous aimerions vérifier certaines informations que nous avons sur votre entreprise.
Veillez corriger les informations erronées et ajoutez l'information manquante s'il y a lieu.

Nom de l'établissement :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Catégories de services :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Adresse :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Nom de la personne-ressource :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Titre de la personne-ressource :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Téléphone :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Télécopieur :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Adresse courriel :	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Site Internet :	<input style="width: 90%;" type="text"/>



 

BUREAU D'INTERVIEWEURS PROFESSIONNELS

Preview :

Les prochaines questions concernent certaines données sur votre établissement. En général, quel pourcentage de vos revenus en 2010 était lié à des activités maritimes ou portuaires au Québec ou ailleurs?

%


 



Preview : Q2  GO

Si le pourcentage de vos revenus lié aux activités maritimes et portuaires est inférieur à 50 %, dans quels autres secteurs d'activités retirez-vous vos autres revenus?



Preview : Q3  GO

Quel pourcentage de vos revenus en 2010 était lié à des activités maritimes et portuaires au Québec seulement?

 %

Preview : Q4  GO

Si le pourcentage de vos revenus liés aux activités maritimes et portuaires était inférieur à 50 % au Québec seulement, dans quels autres secteurs d'activités retirez-vous vos autres revenus?

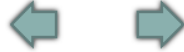




Preview : Q5

En 2010, combien aviez-vous d'employés salariés qui se consacraient à des activités maritimes ou portuaires au Québec? (Y compris le personnel de bureau)

Nombre :



Preview : Q6A

Sur la base de vos revenus au Québec en 2010, pouvez-vous indiquer vos sources de revenus en %, provenant :

	<input type="text"/>	%
Des expéditeurs :	<input type="text"/>	%
Des armateurs :	<input type="text"/>	%
Des agences maritimes :	<input type="text"/>	%
Des lignes maritimes :	<input type="text"/>	%
Des Sociétés de traversiers :	<input type="text"/>	%
Des administrations portuaires :	<input type="text"/>	%
Des opérateurs de quais privés :	<input type="text"/>	%
Des arrimeurs de terminaux :	<input type="text"/>	%
Des sociétés de croisières et d'excursions :	<input type="text"/>	%
Des établissements de services portuaires :	<input type="text"/>	%
Des établissements de services maritimes :	<input type="text"/>	%
Des associations professionnelles :	<input type="text"/>	%
Autres (spécifier) :	<input type="text"/>	%
Total (doit évaluer 100%)		%



Preview : Q7

Pour les questions qui suivent, les données en dollars peuvent être arrondies au millier près. En 2010, quelles ont été vos dépenses totales d'exploitation au Québec?

\$



Preview : Q8

En 2010, quelles ont été vos dépenses au Québec en...

	<input type="text"/>	\$
salaires rémunérations et charges sociales versées?	<input type="text"/>	\$
carburant?	<input type="text"/>	\$
électricité et chauffage?	<input type="text"/>	\$
assurance?	<input type="text"/>	\$
marketing (publicité, promotion)?	<input type="text"/>	\$
achat de services techniques et professionnels (comptable, avocat, ingénierie, informatique)?	<input type="text"/>	\$
frais d'opération de navires (sauf le carburant et les salaires)?	<input type="text"/>	\$
frais de réparation et d'entretien des équipements et des véhicules excluant les navires (non les dépenses d'immobilisations)?	<input type="text"/>	\$
loyers?	<input type="text"/>	\$
frais d'administration (téléphone, frais de bureau, taxe, permis et associations)?	<input type="text"/>	\$
frais financiers?	<input type="text"/>	\$





BUREAU D'INTERVIEWEURS PROFESSIONNELS

Preview : Q22A

En 2010, comment se répartissent vos dépenses d'immobilisation au Québec seulement...

	...pour fins de remplacement (remplacer du matériel déshé)	...pour fins d'expansion	Total
Travaux de génie civil :	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$
Achat ou location d'équipement :	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$
Achat, transformation ou modification de navires :	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$
Achat ou location de matériel roulant :	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$
Achat d'immeubles (garage, entrepôt, etc.) :	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$
Total :	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$	<input type="text"/> \$



BUREAU D'INTERVIEWEURS PROFESSIONNELS

Preview : Q24

Entre 2011 et 2015, quels montants allez-vous dépenser en immobilisation de toutes sortes au Québec?

\$

En 2010, quels montants avez-vous consacré à la formation de la main d'œuvre au Québec?

\$

En 2010, quelles dépenses avez-vous faites en technologies environnementales (définition : tout achat de biens et de services dont l'objectif premier est d'améliorer la performance environnementale des activités de l'établissement)?

\$



D Résultats détaillés des simulations

Tableau D1
Impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation de 1 650,8 M\$ liées aux activités des transporteurs maritimes au Québec pour l'année 2010 (en milliers de \$)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Sous-total	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (années-personnes)	3 454	3 797	7 251	1 912	9 163
Salariés	3 454	3 418	6 871	1 751	8 622
Autres travailleurs	0	380	380	161	541
Valeur ajoutée aux prix de base	242 018	323 011	565 029	138 171	703 200
Salaires et gages avant impôts	205 715	159 435	365 150	57 419	422 569
Revenu net des entreprises individuelles	0	10 810	10 810	13 303	24 113
Autres revenus bruts avant impôts	36 303	152 6	189 069	67 450	256 519
Autres productions	0	789	789	1 369	2 158
Subventions	0	-30 767	-30 767	-5 040	-35 807
Taxes indirectes	0	125 350	125 350	25 203	150 553
Importations	0	942 129	942 129	82 887	1 025 016
Revenus du gouvernement du Québec	53 992	137 616	191 608	28 241	219 849
Impôts sur salaires et gages	22 724	15 164	37 888	2 592	40 480
Taxes de vente	0	22 609	22 609	10 816	33 425
Taxes spécifiques	0	75 825	75 825	5 848	81 673
Parafiscalité (RRQ, FSS, CSST)	31 268	24 018	55 286	8 985	64 271
Revenus du gouvernement fédéral	20 731	40 909	61 640	12 281	73 921
Impôts sur salaires et gages	15 861	9 564	25 426	2 015	27 441
Taxes de vente	0	770	770	6 311	7 081
Taxes et droits d'accise	0	26 146	26 146	2 228	28 374
Parafiscalité (Assurance-emploi)	4 870	4 429	9 299	1 727	11 025
Multiplicateur					1,242

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Tableau D2
Impact économique pour le Québec de dépenses d'immobilisations de 85,4 M\$ liées aux
activités des transporteurs maritimes au Québec pour l'année 2010 (en milliers de \$)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Sous-total	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (années-personnes)	277	201	479	111	590
Salariés	262	181	444	102	545
Autres travailleurs	15	20	35	9	44
Valeur ajoutée aux prix de base	28 583	14 935	43 518	8 022	51 540
Salaires et gages avant impôts	13 346	7 973	21 319	3 334	24 653
Revenu net des entreprises individuelles	797	599	1 396	772	2 168
Autres revenus bruts avant impôts	14 440	6 363	20 803	3 916	24 719
Autres productions	71	274	345	79	424
Subventions	-144	-252	-396	-293	-689
Taxes indirectes	250	601	851	1 463	2 314
Importations	23 332	17 783	41 115	4 812	45 927
Revenus du gouvernement du Québec	4 228	2 431	6 659	1 640	8 299
Impôts sur salaires et gages	1 341	722	2 063	150	2 213
Taxes de vente	148	163	311	628	939
Taxes spécifiques	0	268	268	340	608
Parafiscalité (RRQ, FSS, CSST)	2 739	1 278	4 017	522	4 539
Revenus du gouvernement fédéral	1 329	838	2 167	713	2 880
Impôts sur salaires et gages	870	434	1 304	117	1 421
Taxes de vente	94	28	122	366	488
Taxes et droits d'accise	8	142	150	129	279
Parafiscalité (Assurance-emploi)	357	234	591	100	691
Multiplicateur					1,209

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Tableau D3
Impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation de 1 016,2 M\$ liées aux activités des administrations portuaires au Québec pour l'année 2010 (en milliers de \$)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Sous-total	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (années-personnes)	7 254	3 167	10 420	2 900	13 321
Salariés	7 254	2 735	9 989	2 656	12 645
Autres travailleurs	0	432	432	244	676
Valeur ajoutée aux prix de base	508 341	320 216	828 557	209 558	1 038 115
Salaires et gages avant impôts	432 091	125 712	557 803	87 085	644 887
Revenu net des entreprises individuelles	0	8 413	8 413	20 176	28 589
Autres revenus bruts avant impôts	76 251	186 090	262 341	102 298	364 639
Autres productions	0	401	401	2 076	2 477
Subventions	0	-2 023	-2 023	-7 644	-9 667
Taxes indirectes	0	25 508	25 508	38 224	63 733
Importations	0	134 967	134 967	125 711	260 678
Revenus du gouvernement du Québec	113 409	50 350	163 759	42 831	206 590
Impôts sur salaires et gages	47 732	11 816	59 548	3 931	63 479
Taxes de vente	0	9 231	9 231	16 404	25 635
Taxes spécifiques	0	11 247	11 247	8 869	20 116
Parafiscalité (RRQ, FSS, CSST)	65 677	18 056	83 733	13 627	97 360
Revenus du gouvernement fédéral	43 545	15 948	59 493	18 626	78 119
Impôts sur salaires et gages	33 317	7 387	40 704	3 056	43 760
Taxes de vente	0	907	907	9 572	10 479
Taxes et droits d'accise	0	4 123	4 123	3 379	7 502
Parafiscalité (Assurance-emploi)	10 228	3 532	13 760	2 619	16 378
Multiplicateur					1,284

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Tableau D4
Impact économique pour le Québec de dépenses d'immobilisations de 330,8 M\$ liées aux
activités des administrations portuaires au Québec pour l'année 2010 (en milliers de \$)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Sous-total	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (années-personnes)	1 233	863	2 095	467	2 562
Salariés	1 156	779	1 935	428	2 362
Autres travailleurs	77	84	160	39	200
Valeur ajoutée aux prix de base	118 062	62 651	180 713	33 733	214 446
Salaires et gages avant impôts	55 406	33 334	88 740	14 018	102 758
Revenu net des entreprises individuelles	3 480	2 686	6 166	3 248	9 414
Autres revenus bruts avant impôts	59 176	26 631	85 807	16 467	102 274
Autres productions	1	994	995	334	1 329
Subventions	-260	-1 008	-1 268	-1 230	-2 498
Taxes indirectes	1 076	2 644	3 720	6 153	9 873
Importations	84 466	62 129	146 595	20 236	166 831
Revenus du gouvernement du Québec	16 931	10 132	27 063	6 895	33 958
Impôts sur salaires et gages	5 370	2 959	8 329	633	8 962
Taxes de vente	563	706	1 269	2 641	3 910
Taxes spécifiques	0	1 145	1 145	1 428	2 573
Parafiscalité (RRQ, FSS, CSST)	10 998	5 322	16 320	2 194	18 514
Revenus du gouvernement fédéral	5 447	3 539	8 986	2 998	11 984
Impôts sur salaires et gages	3 440	1 769	5 209	492	5 701
Taxes de vente	359	174	533	1 541	2 074
Taxes et droits d'accise	154	620	774	544	1 318
Parafiscalité (Assurance-emploi)	1 494	976	2 470	422	2 892
Multiplicateur					1,212

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Tableau D5
Impact économique pour le Québec de dépenses d'exploitation de 302,1 M\$ liées aux services de soutien au Québec pour l'année 2010 (en milliers de \$)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Sous-total	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (années-personnes)	3 315	443	3 758	1 107	4 865
Salariés	3 315	398	3 713	1 014	4 727
Autres travailleurs	0	45	45	93	138
Valeur ajoutée aux prix de base	232 293	20 178	252 471	79 967	332 438
Salaires et gages avant impôts	197 449	16 797	214 246	33 231	247 477
Revenu net des entreprises individuelles	0	1 691	1 691	7 699	9 390
Autres revenus bruts avant impôts	34 844	1 691	36 534	39 037	75 571
Autres productions	0	97	97	792	889
Subventions	0	-885	-885	-2 917	-3 802
Taxes indirectes	0	3 358	3 358	14 586	17 944
Importations	0	31 915	31 915	47 971	79 886
Revenus du gouvernement du Québec	51 824	6 663	58 487	16 344	74 831
Impôts sur salaires et gages	21 812	1 474	23 286	1 500	24 786
Taxes de vente	0	927	927	6 260	7 187
Taxes spécifiques	0	1 718	1 718	3 384	5 102
Parafiscalité (RRQ, FSS, CSST)	30 012	2 544	32 556	5 200	37 756
Revenus du gouvernement fédéral	19 898	2 084	21 982	7 108	29 090
Impôts sur salaires et gages	15 224	872	16 096	1 166	17 262
Taxes de vente	0	99	99	3 653	3 752
Taxes et droits d'accise	0	614	614	1 289	1 903
Parafiscalité (Assurance-emploi)	4 674	500	5 174	999	6 173
Multiplicateur					1,362

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

Tableau D6
Impact économique pour le Québec de dépenses d'immobilisations de 42,9 M\$ liées aux services de soutien au Québec pour l'année 2010 (en milliers de \$)

Catégorie	Effets directs	Effets indirects	Sous-total	Effets induits	Effets totaux
Main-d'œuvre (années-personnes)	60	42	101	22	123
Salariés	58	38	96	20	116
Autres travailleurs	2	4	6	2	8
Valeur ajoutée aux prix de base	5 628	3 024	8 652	1 584	10 236
Salaires et gages avant impôts	2 462	1 594	4 056	658	4 714
Revenu net des entreprises individuelles	61	122	183	153	336
Autres revenus bruts avant impôts	3 105	1 308	4 413	773	5 186
Autres productions	129	38	167	16	183
Subventions	-190	-51	-241	-58	-299
Taxes indirectes	83	81	164	289	453
Importations	27 312	6 807	34 119	950	35 069
Revenus du gouvernement du Québec	687	452	1 139	324	1 463
Impôts sur salaires et gages	218	139	357	30	387
Taxes de vente	49	25	74	124	198
Taxes spécifiques	0	32	32	67	99
Parafiscalité (RRQ, FSS, CSST)	420	256	676	103	779
Revenus du gouvernement fédéral	235	154	389	141	530
Impôts sur salaires et gages	127	82	209	23	232
Taxes de vente	32	6	38	72	110
Taxes et droits d'accise	1	18	19	26	45
Parafiscalité (Assurance-emploi)	75	48	123	20	143
Multiplicateur					1,209

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

E Calcul des effets induits

Nous illustrons ici la méthodologie utilisée pour quantifier les retombées économiques induites des dépenses d'immobilisations des transporteurs maritimes. La même démarche est utilisée pour toutes les autres dépenses.

Les dépenses de 85,4 M\$ des transporteurs en immobilisations génèrent un montant de 21 320 000 \$ en salaires et gages avant impôts (voir Tableau C1, salaires et gages avant impôts, somme des effets directs et indirects). De ce montant, 3 367 000 \$ sont versés aux deux paliers de gouvernement sous forme d'impôts sur salaires et traitements. Le montant des salaires nets après impôts totalise donc 17 953 000 \$. De ce montant, nous devons soustraire les contributions des salariés aux différents postes de la parafiscalité québécoise et fédérale. Le montant versé par ces derniers et par leurs employeurs s'élève à 4 606 000 \$. Si nous supposons que 50 % des versements en parafiscalité sont effectués par les travailleurs, soit un montant de près de 2 303 000 \$, nous obtenons donc 15 650 000 \$ en salaires et traitements nets. En supposant qu'en moyenne, les travailleurs épargnent 10 % de leur salaire net, ceci nous laisse donc un montant de 14 085 000 \$ qui est réinjecté dans l'économie du Québec pour l'achat de biens et de services par ces derniers. L'Institut de la statistique du Québec a quantifié les retombées économiques des dépenses personnelles de 100 milliards de dollars de la part des ménages. En utilisant le montant de la dépense personnelle et une simple règle de trois, nous obtenons les effets induits de ces dépenses, telles que présentées dans les tableaux de résultats.

Montants disponibles pour les dépenses personnelles des ménages (en milliers de dollars)

	Transport maritime		Activités portuaires		Services de soutien	
	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations	Exploitation	Immobilisations	Exploitation
Salaires et gages avant impôts	21 320	365 150	88 740	557 803	4056	214 246
- Impôt provincial	2 063	37 888	8 329	59 547	357	23 286
- Impôt fédéral	1 304	25 426	5 209	40 704	209	16 096
- Parafiscalité (50 %)	2 303	32 293	9 396	48 746	400	18 865
Sous-total	15 650	269 544	65 807	408 806	3 091	155 999
- 10 % épargne	1 565	26 954	6 581	40 881	309	15 600
Dépenses personnelles	14 085	242 589	59 226	367 925	2 781	140 399

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

F Calcul des multiplicateurs

Afin d'illustrer le calcul effectué pour déterminer les multiplicateurs présentés dans les tableaux de résultats, prenons l'exemple des retombées économiques des dépenses d'exploitation des transporteurs maritimes dont les résultats détaillés sont présentés au Tableau C1.

Le multiplicateur est calculé en additionnant d'abord la valeur ajoutée aux prix de base, les autres productions et les taxes indirectes nettes des subventions pour l'effet total, soit 820,1 M\$. Ce montant est ensuite divisé par la même addition, mais calculé à partir de la somme des effets directs et indirects seulement (colonne sous-total dans le tableau qui suit), soit 660,4 M\$. Le quotient de 820,1 divisé par 660,4 donne notre multiplicateur, soit 1,242.

Le multiplicateur nous informe du montant des activités additionnelles créées ou soutenues dans les différents secteurs économiques du Québec suite aux dépenses liées au projet, excluant les importations. Ceci signifie que pour chaque tranche de 1 000 \$ dépensée par les transporteurs maritimes en dépenses d'exploitation, 242 \$ sont réinjectés dans l'économie québécoise.

Calculs effectués pour déterminer le multiplicateur (en milliers de dollars)

Calcul du multiplicateur	Directs	Indirects	Sous-total	Induits	Total
Valeur ajoutée aux prix de base	242 018	323 011	565 029	138 171	703 200
+ Autres productions	0	789	789	1 369	2 158
+ Subventions	0	-30 767	-30 767	-5 040	-35 807
+ Taxes indirectes	0	125 350	125 350	25 203	150 553
Total	242 018	418 383	660 401	159 703	820 104

Source(s) : ISQ et compilation ADEC.

Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données.

G Impact économique des dépenses de l'industrie maritime du Québec en 2010 sur le reste du Canada

G.1 Contexte

Les retombées économiques de l'ensemble des activités maritimes et portuaires se déroulant au Québec ont été calculées à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Toutefois, ce modèle considère seulement les retombées produites à l'intérieur du territoire québécois. Or, les dépenses de l'industrie maritime faites au Québec ont des impacts non seulement au Québec, mais aussi dans le reste du Canada. Afin de mesurer ces retombées sur l'ensemble du pays, il faut recourir au modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada. ADEC a donc utilisé ce modèle en y affectant les montants des dépenses faites au Québec afin de mesurer les retombées économiques dans les autres régions du Canada, en reconnaissant que les interrelations industrielles entre les provinces canadiennes sont importantes. Pour comprendre les résultats de cet exercice, il est cependant nécessaire de noter les différences fondamentales entre le modèle de l'ISQ (utilisé pour mesurer les impacts économiques au Québec) et celui de Statistique Canada.

Institut de la statistique du Québec	Statistique Canada
❖ Calcule les emplois reliés à la masse salariale de la dépense initiale.	❖ Ne calcule pas ces emplois.
❖ Calcule les impôts sur les revenus des particuliers.	❖ Ne calcule pas les impôts sur les revenus des particuliers.
❖ Les comptes d'entrées-sorties sont identiques à ceux de Statistique Canada pour le Québec et sont basés sur la structure industrielle de 2007.	❖ Idem.
❖ Le calcul des emplois est basé sur des enquêtes sur les salaires moyens par industrie (ajustés pour tenir compte de l'inflation), réalisées par Statistique Canada.	❖ Le calcul des emplois est basé sur des mesures de la productivité par secteur d'activité.
❖ Les effets directs incluent les salaires et traitements de la main-d'œuvre associés aux dépenses des établissements.	❖ Les effets directs correspondent aux livraisons des industries intérieures et aux importations nécessaires pour couvrir les dépenses de la demande finale en biens et services.
❖ Importations hors des frontières du Québec.	❖ Importations hors des frontières du Canada.
❖ Les paramètres de base utilisés pour calculer les effets induits sont différents, mais la procédure est la même.	

Les résultats des simulations réalisées avec le modèle de Statistique Canada sont présentés dans les sections qui suivent. Les données retrouvées dans les tableaux représentent les retombées économiques additionnelles des dépenses effectuées au Québec sur le reste du Canada. Les résultats sont donnés pour chacun des paramètres analysés, soit l'emploi, la production intérieure brute, les importations et les recettes fiscales.

G.2 Retombées économiques des dépenses d'exploitation

Deux rondes de simulations ont été réalisées pour chacune des dépenses d'exploitation des trois groupes d'établissements. La première ronde détermine les effets directs et indirects qu'entraînent les dépenses en biens et services réalisées par les établissements du secteur maritime et portuaire auprès de leurs fournisseurs. Par exemple, pour les dépenses d'exploitation des transporteurs, la dépense en achat de biens et services s'élève à 1 401,5 M\$. Les résultats de cette ronde fournissent les effets directs et indirects des dépenses effectuées, ainsi que les effets induits des salaires versés par ces mêmes fournisseurs. À ces effets induits, nous avons ajouté les résultats de la deuxième ronde qui visait, quant à elle, à déterminer uniquement les effets induits des salaires et gages versés par les établissements. Par exemple, les transporteurs ont versé 211,9 M\$ en salaires et gages à leurs employés en 2010. La somme de ces deux effets détermine l'effet induit total. Le calcul de ces effets induits repose sur le revenu disponible dont les hypothèses de calcul sont les suivantes dans le modèle préparé par ADEC avec la collaboration de l'ISQ : revenu total en salaires, moins les impôts, à partir des taux d'imposition en vigueur au Québec, moins 50 % de la parafiscalité et moins 10 % d'épargne.

Le mode de traitement de Statistique Canada fait en sorte que les montants de dépenses simulés ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux utilisés par l'ISQ. Notons également que les dépenses libellées « autres revenus bruts avant impôts » ne sont pas incluses. Les montants de dépenses utilisés par Statistique Canada sont fournis au tableau suivant. La colonne «montant soumis» reproduit les montants utilisés par Statistique Canada.

Étant donné les différences de conception et de traitement entre les deux modèles de simulation, les retombées pour le reste du Canada sont présentées en valeur absolue et en pourcentage d'augmentation par rapport aux retombées au Québec, calculées avec l'aide du modèle de Statistique Canada. Une exception a cependant été faite pour les taxes dont le traitement diffère.

Tableau G.1
Dépenses d'exploitation utilisées pour estimer les retombées économiques
selon le modèle de Statistique Canada (en M\$)

Catégorie d'établissement	Dépenses initiales simulées par l'ISQ	Dépenses exclues des simulations de Statistique Canada	Dépenses simulées par Statistique Canada		
		Autres revenus bruts avant impôts	1 ^{re} ronde : achats de biens et services	2 ^e ronde : salaires et gages	Montant soumis
Transport maritime	1 650,8	37,4	1 401,5	211,9	1 613,4
Activités portuaires	1 016,2	78,5	493,0	444,7	937,7
Services de soutien	302,1	34,8	69,9	197,4	267,3
Total	2 969,1	150,7	1 964,4	854,0	2 818,4

Source : ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données.

G.2.1 Masse salariale et emplois supportés

Le Tableau G.2 montre l'impact économique des dépenses d'exploitation effectuées au Québec sur le reste du Canada, en termes de masse salariale. Ainsi, on constate que les dépenses procurent des salaires de 201,1 M\$, ce qui représente une augmentation de 13 % par rapport à la masse salariale produite au Québec seulement.

Tableau G.2
La masse salariale générée dans le reste du Canada par les dépenses d'exploitation en 2010,
selon le modèle de Statistique Canada (M\$)

Masse salariale	Directs et Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	73,6	19,6	93,3
Activités portuaires	30,3	52,9	83,2
Services de soutien	5,3	19,3	24,6
Total	109,2	351,8	201,1

Source(s) : Statistique Canada et ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

En ce qui a trait aux emplois, le modèle de Statistique Canada estime le nombre d'emplois à partir des résultats de l'« enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH) », au cours de laquelle on demande aux entreprises d'estimer le nombre d'heures de travail nécessaires pour produire une unité de biens et services.

Le modèle génère ensuite deux types d'informations sur l'emploi, soit le nombre total d'emplois et la transformation de ce dernier en nombre d'emplois équivalents temps plein (ETP). Comme pour le modèle de l'ISQ, l'estimation du nombre total d'emplois distingue deux catégories principales d'emplois, à savoir les emplois salariés et les emplois occupés par des travailleurs autonomes (incluant les travailleurs familiaux non rémunérés). Le nombre total d'emplois se compose d'emplois à temps plein, à temps partiel et/ou temporaires. Il ne tient pas compte du nombre d'heures travaillées par employé. Les emplois totaux incluent les employés et les travailleurs autonomes, mais la conversion en emplois ETP ne s'applique qu'aux employés.

Selon le modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada, les dépenses d'exploitation auprès des fournisseurs reliées aux activités maritimes et portuaires ont permis de soutenir 4 753 emplois dans le reste du Canada, ce qui correspond à une augmentation de 16 % des emplois soutenus au Québec.

Tableau G.3
Les emplois soutenus dans le reste du Canada par les dépenses d'exploitation en 2010,
selon le modèle de Statistique Canada (en nombre)

Emplois soutenus	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	0	1 493	1 111	2 604
Activités portuaires	0	619	1 052	1 670
Services de soutien	0	126	352	478
Total	0	2 238	2 515	4 753

Source(s) : Statistique Canada et ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

G.2.2 Production intérieure brute reliée à l'industrie

Comme l'ISQ, Statistique Canada calcule la valeur ajoutée aux prix de base en additionnant les salaires et traitements avant impôts, les revenus des entreprises individuelles et les autres revenus bruts. Cependant, Statistique Canada ajoute également les impôts indirects sur la production et retranche les subventions à la production. En ajoutant à ce montant les impôts indirects sur les biens et services, moins les subventions sur les biens et services, on obtient une valeur ajoutée aux prix du marché pour le reste du Canada qui s'élève à 469,8 M\$ en 2010, soit 20 % de plus qu'au Québec.

Tableau G.4
Valeur ajoutée aux prix du marché des dépenses d'exploitation dans le reste du Canada en 2010, selon le modèle de Statistique Canada (M\$)

PIB aux prix du marché	Directs et indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	177,8	97,0	274,9
Activités portuaires	70,0	90,5	160,5
Services de soutien	4,3	30,0	34,3
Total	252,2	217,6	469,8

Source(s) : Statistique Canada et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

G.2.3 Importations

Le modèle de l'ISQ estime la valeur des importations totales effectuées auprès de fournisseurs localisés à l'extérieur des frontières du Québec, alors que le modèle de Statistique Canada distingue les importations interprovinciales et celles provenant de pays étrangers. Si on considère les importations totales résultant des dépenses effectuées au Québec, 276,3 M\$ proviennent du reste du Canada.

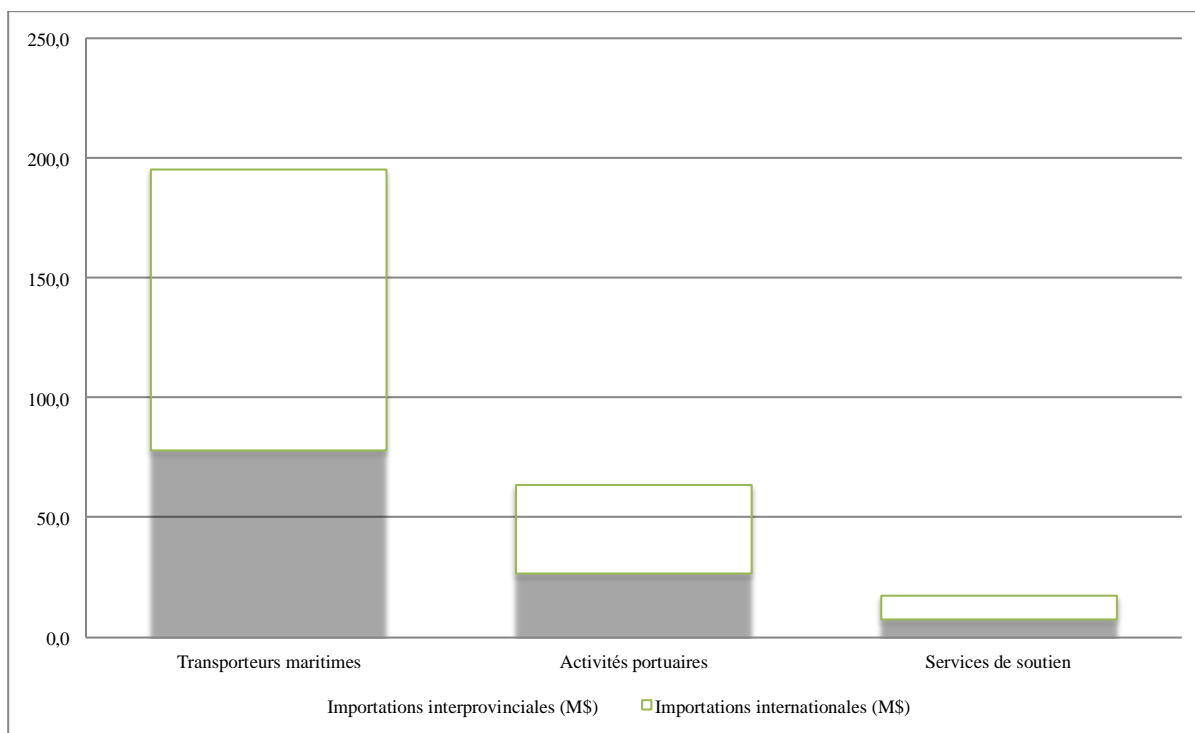
La Figure G.1 illustre la part des importations totales effectuées dans le reste du Canada qui provient des autres provinces et territoires canadiens et celle des achats de biens et services réalisés à l'étranger, pour chacun des trois groupes d'établissements. En moyenne, 60 % des importations proviennent de l'international et le reste, soit 40 %, provient du reste du Canada.

Tableau G.5
Importations totales effectuées dans le reste du Canada en 2010, selon le modèle de Statistique Canada (M\$)

Importations	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	0,0	151,8	43,4	195,2
Activités portuaires	0,0	25,7	38,0	63,6
Services de soutien	0,0	5,0	12,5	17,5
Total	0,0	182,4	93,9	276,3

Source(s) : Statistique Canada et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Figure G.1
Estimation des importations totales en 2010, selon le modèle de Statistique Canada



Source(s) : Statistique Canada et compilation ADEC.

G.2.4 Impôts indirects perçus par les gouvernements

Contrairement au modèle de l'ISQ, celui de Statistique Canada ne calcule pas les impôts sur les salaires perçus par les gouvernements. Le modèle donne cependant un aperçu des taxes sur les biens et services prélevées par les deux paliers de gouvernement¹³. Selon ce modèle, en 2010, les dépenses d'exploitation reliées aux activités maritimes et portuaires ayant cours au Québec ont permis au gouvernement du Québec de percevoir 70,4 M\$ en taxes indirectes, alors que le gouvernement fédéral a récolté pour sa part 40,9 M\$ (au Québec seulement), soit un total de 111,3 M\$ en taxes indirectes reliées à ces activités. Quant aux taxes indirectes perçues dans les

¹³ Les impôts indirects inclus dans ce calcul sont les suivants :
 Provincial : taxe environnementale, taxe d'accise sur la qualité de gallons, taxe sur les bénéfices commerciaux, taxe sur l'essence, taxe d'amusement, taxe de vente provinciale et taxe de vente harmonisée.
 Fédéral : taxe sur les bénéfices commerciaux, taxe sur l'essence, taxe et droits d'accise, taxe sur le transport aérien et taxe sur les produits et services.

autres provinces et territoires au Canada, elles s'élèvent à 19,6 M\$, tel qu'indiqué au Tableau G.6.

Tableau G.6
Impôts indirects associés aux dépenses d'exploitation en 2010 (k\$)

Impôts indirects	Montant perçu au Québec	Montant perçu dans le reste du Canada	Total
Gouvernement du Québec	70 438,9	-	70 438,9
Gouvernement fédéral	40 857,4	7 977,4	48 834,8
Gouvernements des autres provinces	-	11 601,6	11 601,6
Total	111 296,3	19 579,0	130 875,3

Source(s) : Statistique Canada et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données.

G.2.5 Synthèse des résultats pour les dépenses d'exploitation

En somme, le modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada permet de calculer les retombées additionnelles ailleurs au Canada des dépenses effectuées au Québec. Le Tableau G.7 donne les résultats suivants:

Tableau G.7
Impact économique sur le reste du Canada des dépenses d'exploitation en 2010, selon le modèle de Statistique Canada

Retombées économiques	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total	Ratio Reste du Canada / Québec
Dépense simulée (M\$)	1 613,4	937,7	267,3	2 818,4	N.A.
Main-d'œuvre (nombre d'emplois)	2 604	1 670	478	4 753	16 %
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	274,9	160,5	34,3	469,8	20 %
Importations (M\$)	195,2	63,6	17,5	276,3	17 %
Impôts indirects des provinces (M\$)*	32,7	36,6	12,7	82,0	N.A.
Impôts indirects du gouv. fédéral (M\$)*	19,0	22,2	7,6	48,8	N.A.

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. * Impôts indirects totaux perçus dans tout le Canada, incluant le Québec.

G.3 Retombées économiques des dépenses d'investissements

Contrairement aux simulations des impacts des dépenses d'exploitation, une seule ronde de simulation a été nécessaire pour les dépenses d'investissements, puisque celles-ci consistent uniquement en des achats de biens et services.

Ainsi, les dépenses d'investissements simulées avec le modèle de Statistique Canada sont les mêmes que celles utilisées par l'ISQ, soit :

◆ Transport maritime :	85,4 M\$
◆ Activités portuaires :	330,8 M\$
◆ Services de soutien :	42,9 M\$
◆ Total :	459,0 M\$

G.3.1 Masse salariale et emplois supportés

Selon le modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada, la masse salariale totale additionnelle produite dans le reste du Canada par les dépenses faites au Québec s'élève à 29,9 M\$ en 2010. Le Tableau G.8 donne la contribution de chacun des secteurs d'activité et le montant total des salaires produits.

Tableau G.8
La masse salariale générée dans le reste du Canada par les dépenses d'investissements en 2010, selon le modèle de Statistique Canada (M\$)

Masse salariale	Directs et Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	4,0	2,2	6,2
Activités portuaires	13,6	7,3	20,9
Services de soutien	2,0	0,8	2,8
Total	19,7	10,2	29,9

Source(s) : Statistique Canada et ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

Ensuite, le modèle de Statistique Canada permet d'estimer que 694 emplois sont supportés dans le reste du Canada, ce qui correspond à 25 % de plus que les emplois soutenus au Québec.

Tableau G.9
Les emplois soutenus dans le reste du Canada par les dépenses d'investissements en 2010,
selon le modèle de Statistique Canada (en nombre)

Emplois soutenus	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	16	69	61	146
Activités portuaires	30	248	200	478
Services de soutien	22	26	22	70
Total	68	343	283	694

Source(s) : Statistique Canada et ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

G.3.2 Production intérieure brute reliée à l'industrie

En 2010, les dépenses d'investissements ont généré une valeur ajoutée de 62,6 M\$ dans le reste du Canada, ce qui correspond à une augmentation de 28 % par rapport à la valeur ajoutée au Québec seulement.

Tableau G.10
Valeur ajoutée aux prix du marché associée aux dépenses d'investissements effectuées dans
le reste du Canada en 2010, selon le modèle de Statistique Canada (M\$)

PIB aux prix du marché	Directs et indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	7,7	5,3	13,0
Activités portuaires	26,0	17,7	43,7
Services de soutien	3,9	2,0	5,9
Total	37,6	25,0	62,6

Source(s) : Statistique Canada et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

G.3.3 Importations

En 2010, les dépenses d'investissements ont suscité des importations d'une valeur de 36,2 M\$ dans le reste du Canada. Ces dernières représentent une augmentation de 16 % des importations totales faites au Québec.

Tableau G.11
Importations totales du reste du Canada associées aux dépenses d'immobilisations, en 2010,
selon le modèle de Statistique Canada (M\$)

Importations	Directs	Indirects	Induits	Totaux
Transport maritime	0,0	4,0	2,3	6,3
Activités portuaires	0,0	19,2	7,6	26,9
Services de soutien	0,0	2,1	0,9	3,0
Total	0,0	25,3	10,9	36,2

Source(s) : Statistique Canada et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données. Les libellés directs, indirects et induits font état des effets directs, indirects et induits de la dépense sur l'indicateur.

G.3.4 Impôts indirects perçus par les gouvernements

Les dépenses d'investissements donnent également lieu à des recettes fiscales, sous forme d'impôts indirects perçus par les différents paliers de gouvernement. Au total, le gouvernement du Québec recueille un peu plus de 6,3 M\$. Pour sa part, le gouvernement fédéral s'enrichit de 4,7 M\$, dont 77 %, ou 3,6 M\$, proviennent du Québec. Les autres provinces collectent près de 1,7 M\$ à la suite des dépenses d'investissements effectuées au Québec.

Tableau G.12
Impôts indirects associés aux dépenses d'investissements en 2010 (k\$)

Impôts indirects	Montant perçu au Québec	Montant perçu dans le reste du Canada	Total
Gouvernement du Québec	6 340,2	-	6 340,2
Gouvernement fédéral	3 612,6	1 054,5	4 667,1
Gouvernements des autres provinces	-	1 693,6	1 693,6
Total	9 952,8	2 748,1	12 700,9

Source(s) : Statistique Canada et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties, en raison de l'arrondissement des données.

G.3.5 Synthèse des résultats pour les dépenses d'investissements

Le modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada permet de calculer les retombées économiques additionnelles ailleurs au Canada des dépenses d'investissements effectuées au Québec. Ces résultats sont montrés au Tableau G.13.

Tableau G.13
Impact économique sur le reste du Canada des dépenses d'investissements 2010, selon le
modèle de Statistique Canada

Retombées économiques	Transport maritime	Activités portuaires	Services de soutien	Total	Ratio Reste du Canada /Québec
Dépense simulée (M\$)	85,4	330,8	42,9	459,0	N.A.
Main-d'œuvre (nombre d'emplois)	146	478	70	694	25 %
Valeur ajoutée aux prix du marché (M\$)	13,0	43,7	5,9	62,6	28 %
Importations (M\$)	6,3	26,9	3,0	36,2	16 %
Impôts indirects des provinces (M\$)*	1,7	5,8	0,5	8,0	N.A.
Impôts indirects du gouv. fédéral (M\$)*	1,0	3,4	0,3	4,7	N.A.

Source(s) : ISQ et compilation ADEC. Les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme des parties en raison de l'arrondissement des données. * Impôts indirects totaux perçus dans tout le Canada, incluant le Québec.