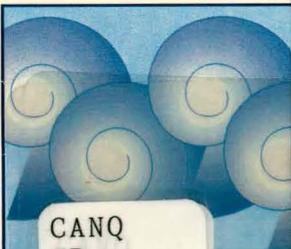
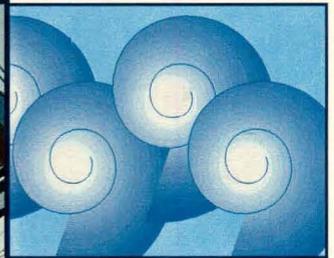


IMPACT ÉCONOMIQUE des ports québécois

PROJET



CANQ
TR
SMVSL
123

Berchmans Ntibashoboye, stagiaire

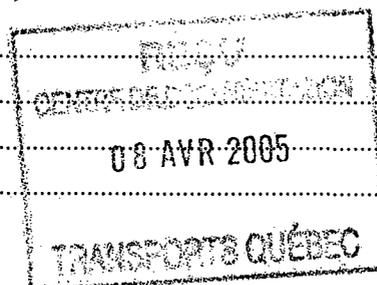


Gouvernement du Québec
Secrétariat à la mise en
valeur du Saint-laurent

UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE
Maîtrise en économie
Québec 19 juin 1998

Impact économique des ports québécois

REMERCIEMENTS	5
LE MANDAT	6
PRÉFACE	7
0. INTRODUCTION	8
1. LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES CROISIÈRES AU CANADA.....	8
1.1. LES DÉPENSES DES PASSAGERS EN 1988 SUR LE TERRITOIRE DU CANADA	9
1.2. DÉPENSES RELIÉES AUX NAVIRES EN 1988, EN*1000 DE DOLLARS, SUR LE TERRITOIRE DU CANADA.....	10
<i>Produit et services</i>	10
2. LES USA.....	12
2.1. <i>IMPACT ÉCONOMIQUE DES PORTS DES USA</i>	12
2.2. <i>IMPACT TOTAL ÉCONOMIQUE EN 1994</i>	12
2.3. <i>PORT DE SACRAMENTO,</i>	13
2.4. <i>LE PORT DE MILWAUKEE</i>	13
2.5. <i>PORT DE TACOMA</i>	14
2.6. <i>IMPACT ÉCONOMIQUE DU SYSTÈME DE LA VOIE MARITIME POUR LES USA</i>	14
3. EN EUROPE	15
3.1. <i>PORT DE HAVRE, ROUEN ET ANVERS</i>	15
4. IMPACT ÉCONOMIQUE DU SYSTÈME PORTUAIRE CANADIEN (ENSEMBLE).....	16
4.1. <i>GÉNÉRALITÉS</i>	16
4.2. <i>EMPLOIS DANS LES PORTS DU CANADA 1991</i>	17
4.3. <i>RÉPARTITION DE L'IMPACT SUR L'EMPLOI SELON LE SECTEUR ÉCONOMIQUE</i>	17
4.4. <i>RÉPARTITION DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE SELON LES RÉGIONS</i>	18
5. IMPACT ÉCONOMIQUE DU SYSTÈME PORTUAIRE DU SAINT-LAURENT (ORGANISME DE PORTS CANADA (MONTRÉAL, QUÉBEC, PORTS AUTONOMES)).....	19
5.1. <i>STRUCTURE DU SYSTÈME PORTUAIRE QUÉBÉCOIS</i>	19
5.2. <i>IMPACT ÉCONOMIQUE DES PORTS QUÉBÉCOIS (GÉNÉRALITÉS)</i>	19
5.3. <i>RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR MODE DE TRANSPORT</i>	20
5.4. <i>PORT DE QUÉBEC</i>	20



2
 CANIQ
 TR
 SMUSL
 123

5. 5. RETOMBÉES DES CROISIÈRES DANS LE PORT DE QUÉBEC.....	21
5. 6. IMPACT ÉCONOMIQUE DE L'INDUSTRIE MARITIME DE LA RÉGION DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES.....	21
6. 6. 1. Généralités.....	21
5. 6. 2. Les retombées économiques dans l'espace régional.....	23
5. 6. 3. Comparaison avec d'autres industries.....	23
5.7. PORT DE MONTRÉAL.....	23
5. 7. 1. Impact sur les emplois.....	23
5. 7. 2. Les retombées économiques en termes de revenus.....	25
5. 7. 3. Répartition en pourcentage des emplois directs du transport maritime dans la région de Montréal par secteur d'activité.....	26
5. 8. PORT DE TROIS-RIVIÈRES.....	27
5. 9. PORT DE SEPT-ÎLES.....	28
5. 9.1. Les principales conclusions sur l'impact économique :.....	28
5. 9. 2. Répartition des emplois par secteur économique pour 1993, en %.....	29
5. 9. 3 Répartition des emplois par types de marchandises pour 1993, en %.....	29
5. 9. 4. Les revenus tarifaires en milliers de \$.....	30
5. 10. BÉCANCOUR.....	30
5. 10. 1. Généralités sur l'impact économique.....	30
5. 10. 2. Impact sur le PIB au coût des facteurs du PIPB (en 1000 dollars 1997).....	31
5. 10. 3. Impact total du Parc industriel et portuaire de Bécancour sur l'emploi(en années-personnes).....	31
5. 10. 4. Impact total du Parc industriel et portuaire de Bécancour sur les revenus fiscaux gouvernement du Québec et la parafiscalité québécoise.....	32
5. 10. 5. Impact total du Parc industriel et portuaire de Bécancour sur les revenus du Gouvernement fédéral et la fiscalité fédérale.....	32
5. 10. 6. Données annuelles de l'emploi dans le Parc industriel et portuaire de Bécancour pour la période 1992-1996.....	32
5. 10. 7. Évolution de l'emploi à long terme dans le Parc industriel et portuaire de Bécancour.....	33
5. 10. 8 Prévission 1997-2001.....	33
5. 10. 9. Évolution de l'emploi à long terme (1997-2001).....	33
5. 11. PORT DE VANCOUVER.....	34
6. IMPACT ÉCONOMIQUE DES PORTS DE PETITE ET MOYENNE TAILLE.....	34
7. IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT :.....	35
7. 1. GÉNÉRALITÉS.....	35
8. 2. SOMMAIRE DES IMPACTS ÉCONOMIQUES DE LA VOIE MARITIME EN 1991 ET EN 1994.....	37

8. 3. <i>L'IMPACT DIRECT DE LA VOIE MARITIME SUR L'EMPLOI</i>	37
8. 3. 1. <i>Par secteur d'activité</i>	37
8. 3. 2. <i>Impact sur des emplois par 1000 tonnes</i>	38
8. 3. 3. <i>Impact de la Voie maritime sur le revenu par marchandise (1000\$)</i>	39
8. 3. 4. <i>Impact sur le revenu par tonne et par catégorie de marchandise</i>	40
9. CONCLUSION	41

Remerciements

Je remercie M. Hugues Morrissette, le Directeur général du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent pour son appui sans égal à mon égard, tout au long du stage.

J'exprime ma gratitude envers Dr Réjean Leclerc et M. Daniel Marcotte qui, au fil des jours, ont utilisé tous les moyens pour me permettre un séjour mémorable lors de mon stage au Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent.

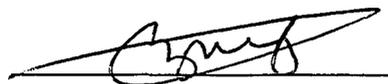
J'éprouve une reconnaissance spéciale envers Mme Céline Morand pour son soutien de tous les jours. Retraitée le 28 mai 1998, «Maman chérie», à chaque aurore, continue de contempler les canards du lac Saint-Charles.

Sincères remerciements à Monique Vézina, Francine Bélanger et Linda Blouin d'avoir contribué continuellement au bon déroulement du stage. Vos conseils judicieux m'ont été d'une grande utilité.

Merci à M. Benoît Massicotte et M. Gérard Montambeault pour leurs conseils, leur disponibilité et leur générosité qui ont été pour moi une source de stimulation.

Enfin, je suis reconnaissant envers les stagiaires Mme Cathérine Boudreault et Mme Nathalie Rodrigue pour leur collaboration durant le stage.

Ensemble, à toute l'équipe du Secrétariat, Merci. Votre sourire me reste un souvenir.



Berchmans Ntibashoboye

PROJET

Le mandat

L'objectif de mon mandat est, principalement, de monter un dossier sur l'impact économique des ports québécois et l'impact économique de la voie maritime du Saint-Laurent.

Ensuite, il faut faire le même exercice pour les ports canadiens. Il faudra aussi faire un peu d'extension sur d'autres ports dans le monde. Ce sera surtout les ports des États-Unis d'Amérique et les ports d'Europe.

Néanmoins, le centre d'intérêt demeure les ports québécois et la voie maritime du Saint-Laurent.

Pour y parvenir, c'est par la documentation, la collection d'informations et monter différents dossiers d'impact économique sur différents thèmes et différents ports.

Finalement, la production d'un document de référence constituera l'étape finale du projet. Ce document de référence sera un condensé d'informations et servira de référence pour différentes missions et à d'autres multiples occasions.

Bien sûr les informations qui sont contenues dans ce document sont loin d'être exhaustives.

PROJET

Préface

L'une des missions du Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent, c'est d'assurer la circulation de l'information relative au fleuve Saint-Laurent. Le présent travail répertorie et condense des informations relatives à l'impact économique des ports québécois, de certains ports canadiens et européens. Vous y trouverez, sans contredit, des informations sur l'impact économique de la Voie maritime du Saint-Laurent et du système des Grands Lacs.

Cependant, certaines informations étaient moins récentes. Fautes des études sur les retombées des ports surtout quand il s'agit des petits ports.

Notre recherche et la mise sur pied d'un tel condensé des études, articles et publications qui traitent l'impact économique nécessitent un travail de longue durée. D'abord parce qu'il faut s'informer de ce qui se passe ailleurs pour mieux évaluer notre position nationale et internationale quant à l'efficacité maritime et portuaire à créer des emplois, à générer des revenus et des taxes.

Ensuite, de là peuvent naître des suggestions pour maintenir ou renforcer des retombées économiques de la Voie maritime du Saint-Laurent et de l'ensemble portuaire québécois.

Le présent travail s'est effectué dans le cadre de stage qui a débuté le 28 avril pour finir le 19 juin 1998.

PROJET

0. Introduction

Quand on regarde sur la planète les endroits les plus dynamiques au point de vue économique, on se rend compte qu'il s'agit de régions desservies par des ports importants : prenons les exemples de Los Angeles, New-York, Rotterdam, Singapour, Hong Kong. Sur notre territoire, nous nous référons à Montréal, Québec, Vancouver etc.

1. Les retombées économiques des croisières au Canada

Les retombées économiques diffèrent d'une ville à l'autre, selon le nombre de passagers accueillis et le statut du port. Les retombées vont en décroissant, des HOME PORTS au port de BASE et finalement au port servant seulement d'escale. L'industrie de la côte est du Canada ne représente qu'environ 15% de l'ensemble du pays.

Une étude effectuée en 1988 a établi que les bénéfices moyens que tire l'économie régionale par passager sont de 219.36\$ sur la côte du pacifique, alors qu'ils ne sont que 150,67\$ pour les ports de l'Atlantique. Ces chiffres ne donnent qu'une échelle de grandeur, car ils peuvent varier beaucoup d'un port à l'autre. Par exemple, le port de Montréal, estime qu'un passager dépensait en moyenne 13 \$ en 1991. Des dépenses varient selon les services offerts par la ville, de la durée des escales et aussi du statut du port. En 1991, 5.3 millions de \$ ont été laissés dans la métropole par les croisiéristes, soit 71.5 % des dépenses faites dans la province, la balance étant dépensée à Québec.

Source : Les croisières océaniques à l'aube du 21ème siècle, p. 51 à 54, Tirée dans The Economic Planning Group of Canada, tome 1, 1991

1 1. Les dépenses des passagers en 1988 sur le territoire du Canada

	Pacifique au total en millions de \$	Atlantique au total en millions de \$	Partie revenant aux ports du St.-Laurent	% du Total de l'Atlantique dépensé au Québec
Utilisation des transporteurs canadiens	10 500 000	2 060 000	1 751 000	85
Tours et excursions	1 500 000	600 000	300 000	50
Dépenses générales	11 200 000	7 500 000	3 900 000	52
Dépenses pré et post croisière	13 725 000	1 720 000		85
Dépenses totales		11 800 000	7 413 000	63
Facteur de multiplication		1,75	1,75	
Total des retombées économiques directes		20 650 000	12 972 750	63

Source : Les croisières océaniques à l'aube du 21ème siècle, p. 51 à 54, Tirée dans The Economic Planning Group of Canada, tome 1, 1991

Les HOMES PORTS sont plus que des points d'embarquement et de débarquement. Ils servent aussi de pôle central de services pour les navires qui y sont rattachés et se situent principalement aux États-Unis. Un des rares ports canadiens faisant l'élite est de Vancouver.

1.2. Dépenses reliées aux navires en 1988, en*1000 de dollars, sur le territoire du Canada

Produit et services	Pacifique au total	Atlantique au total	Partie revenant au port du St.-Laurent(Mtl, Qc)	% du total de l'Atlantique dépensé au Québec
Combustible	14 800 000	1 100 000	1 100 000	100
Approvisionnement	9 500 000	950 000	83 600	88
Frais de pilotage	2 800 000	450 000	288 000	64
Droits de quai,de port	3 150 000	1 300 000	858 000	66
Réparation-entretien	2 750 000	100 000	73 000	73
Services passagers	3 250 000	700 000	595 000	85
Frais administratifs	900 000	100 000	57 000	57
Frais d'aéroports	1 290 000	275 000	233 750	85
Équipage	500 000	600 000	330 000	55
Dépenses totales :		5 575 000	4 370 750	78
Facteur multiplicateur		1,75	1,75	
Total des retombées économiques directes		9 756 250	7 648 813	

Source : Les croisières océaniques à l'aube du 21ème siècle, p. 51 à 54, Tirée dans The Economic Planning Group of Canada, tome 1, 1991

Les gouvernements tirent également des revenus de la présence de cette industrie au Québec. En 1988, 2 500 000\$ sont tombées dans les coffres des gouvernements dont les 2/3 pour le gouvernement du Québec. La majorité de ces revenus, soit 71% étaient reliés aux dépenses faites par les navires et le reste émanait de celles liées aux passagers.

Source : Les croisières océaniques à l'aube du 21 ième siècle, pg 51 à 54, Tirée dans The Economic Planning Group of Canada, tome 1, 1991

2. Les USA

2. 1. *Impact économique des ports des USA*

L'industrie portuaire se définit comme activité économique directement nécessaire pour le déplacement des cargos dans la voie maritime.

À New-York, la contraction des employés des ports a été plus forte, l'effectif des travailleurs portuaires tombant entre 1965 et 1990 de 27 500 à 4 100. Il s'agit surtout des dockers, des marins, armement, des agences maritimes et la réparation navale.

Source : Maritime magazine, Hiver 1998 p. 44 à 46

2. 2. *Impact total économique en 1994*

Il y a 15.9 millions d'emplois créés, les revenus de l'ordre de 515.1 milliards de dollars et les ventes excédant 1.6 trillions de dollars. La contribution de 783.3 milliards de l'impact au produit intérieur brut et 154.3 milliards pour les taxes fédérales et 55.8 milliards \$ dans les états et taxes locales.

L'industrie manufacturière continue à être le plus grand bénéficiaire de l'activité portuaire en terme d'emploi, où les services et le transport sont le principal secteur de revenu. La finance et le transport sont les chefs de file dans la vente et contribution au produit national brut.

Source : Internet : <http://marad.dot.gov/arpt2s1a.htm>

Titre : An overview of USA public port industrie
par USA maritime Administration

2. 3. Port de Sacramento,

Étude de l'impact sur les emplois et les revenus générés par le Port de Sacramento

Le port génère \$54 millions de revenu personnel dans l'économie en 1992-93. En 1993, l'étude de Martin O'Connell Associates of Lancaster a conclu qu'il y a 2 510 emplois générés par le port de Sacramento pour la période 1992-93. Il estime aussi \$26,6 millions de revenus directs personnels, \$27.9 millions de revenus induits, 28.6 millions de revenus liés aux activités et services du port, 10.6 millions des revenus d'entreprises qui dépendent directement du port, \$6.2 millions de taxes régionales et des gouvernements.

Source : Sacramento Market Update, March-April 1994.

2. 4. Le port de MILWAUKEE

Le port de MILWAUKEE génère 60 millions en dollars en salaire dans la région et 5.5 millions de dollars par an en taxes.

Supérieur et Duluth génèrent 169 millions de dollars de revenus par an dans l'économie des petites villes qui ont ensemble une population de 110 000 habitants. Le commerce sur la voie maritime entre les Grands Lacs et l'océan Atlantique a généré milliards de dollars dans l'économie américaine.

Source : The Wall street journal wednesday, february 18, 1998

2. 5. Port de Tacoma

En 1997, les cargos d'une valeur de 22 milliards ont transité par le port de Tacoma. L'activité commerciale du port a généré 22 000 emplois en Pierce County et 67 000 emplois dans l'état de Washington.

Source : Port of Tacoma annual report 1997, sous le titre : Maritime commerce, A Mainstay of the local and Regional Economy.

2. 6. Impact économique du système de la Voie maritime pour les USA

En 1995, l'étude commandée par Seaway Corporation Advisory Board a mesuré l'impact économique du tonnage entre les lacs et le trafic de cargo dans le fleuve Saint-Laurent dans les ports de Grands Lacs américains.

En 1994, la Voie maritime a généré :

- 49 946 emplois directs et induits, soit une augmentation de 12% comparé au total de 44,624 emplois en 1991.
- 2,2 milliards de dollars annuellement de revenu personnel direct et indirect, soit une augmentation de 14% avec le total de 1,9 milliards de dollars.
- 1,9 milliards de dollars de revenu total des firmes des Grands Lacs. Ces firmes opèrent dans la manutention et le transport de cargo à travers le système des Grands Lacs.
- 101,7 millions de dollars des taxes locales et des États annuellement, soit une augmentation de 12% versus un total de 90,8 millions de dollars en 1991.
- 155,8 millions de dollars de taxes fédérales chaque année, soit une augmentation de 14% versus le total de 137,1 millions de dollars en 1991.

Source : Economic impact of the Seaway System, 1995, étude dirigée par Seaway Corporation Advisory Board,

Anthony Earl, Madison, Wis; Jay Ehle, Ft. Worth, Texas; George Milidrag, Troy, Mich; Vincent Sorrentino, Buffalo, N. Y; William Wilson, Minneapolis, Minn.

Aux USA, l'impact des grands lacs /Voie maritime du Saint-Laurent génère 2.2 milliards \$ USA en revenus personnels, 1.9 milliards \$ USA en revenu des affaires, 102 \$ USA milliards des taxes locales des états, 156 milliards de \$ USA en taxes fédérales et crée 50 000 emplois chaque année.

Source : The Great Lakes St. Lawrence Seaway System, handbook & directory 1997, pag 21.

3.En Europe

3. 1. *Port de Havre, Rouen et Anvers*

En 1986, les chercheurs de l'INSEE ont fait une étude sur le nombre d'employés que le port du Havre et celui de Rouen disposent. Ils ont conclu qu'il y a 37 000 personnes travaillant directement ou indirectement pour le port du Havre, ce qui représente 30% de l'emploi total du bassin d'emploi du Havre, et 20 000 personnes travaillant pour le port de Rouen, soit 10% de l'emploi total. Le port étant néanmoins le plus gros employeur de la zone.

Les emplois liés directement à l'existence du port, ceux qui traditionnellement évoquent la vie portuaire. Ces emplois sont dockers, marins, armement, agences maritimes, réparation navale, etc. En 1986, ces emplois représentaient 5 700 personnes à Rouen et 14 300 au Havre.

L'impact du port sur l'industrie locale se chiffre à 8700 emplois Havre et 4 800 à Rouen.

Les emplois indirects sont au nombre de 10 800 dans la zone de Havre et 6 200 sur Rouen. Quant aux emplois induits, ils sont difficilement chiffrables. Cependant, on peut les estimer à 12 000 pour le Havre et 7 900 pour Rouen.

Source : L'emploi portuaire, une étude régionale de INSEE 1986, Actualité, p. 8

À Anvers, l'effectif des travailleurs portuaires est tombé de 12 300 personnes en 1965 à 7500 en 1990, soit une diminution de 61%.

Entre 1973 et 1987, le nombre de dockers de Hambourg est passé de 14,000 à 6 000. Entre 1965 et 1989, ce nombre s'est trouvé réduit à Rotterdam de 16,500 à 8,500.

Si les dockers traditionnels tendent à disparaître, le conducteurs d'engins à l'inverse vont en augmentant. Il en va de même des fonction de contrôle de vérification et d'entretien. En fait, la réduction d'effectif est moins importante qu'il le semble. Il se produit plutôt un transfert des emplois vers l'industrie portuaire.

Source : Journal de la Marine marchande 2 juin 1991, No 1654, sous le titre: L'évolution des port dans le monde et son impact sur l'emploi

Source : Maritime magazine, Hiver 1998 p. 44 à 46

4. Impact économique du système portuaire canadien (ensemble)

4. 1. Généralités

En 1990, le réseau Ports Canada a généré 65 748 emplois directs et induits. Son impact économique a été de 5,7 milliards de dollars sur les revenus d'entreprises et de 3,2 milliards de dollars sur les salaires des particuliers. Son impact fiscal total a été évalué à 1,2 milliards de dollars.

On estime que 433 000 canadiens sont d'une façon ou d'une autre liés à l'activité portuaire du réseau Ports Canada, cela représente 3% des canadiens en 1990.

Il s'agit de 36 872 emplois directs, de 28 876 emplois induits et 367 000 emplois connexes.

Source : Impact économique du réseau Ports Canada, juillet 1991 p. 1 à 26

par Société canadienne des ports

4. 2. Emplois dans les Ports du Canada 1991

Régions	Emplois directs	Emplois induits	Total
Atlantique	6 873	4 850	11 723
Saint-Laurent	13 168	11 521	24 689
Centre	229	214	443
Côte ouest	16 526	12 172	28 698
Total	36 796	28 757	65 553

Source : Modèle d'impact économique du réseau Ports Canada

Table de concertation pour l'industrie maritime de Montréal.

Valeur totale des exportations québécoises par mode de transport
1989 et 1991(millions de dollars), p.23

4. 3. Répartition de l'impact sur l'emploi selon le secteur économique

Les ports ont un impact de 3% pour l'administration. 43% pour les services maritimes, 2% pour le secteur bancaire, 36% pour le transport terrestre et 16% pour les expéditeurs et consignataires.

L'impact de l'emploi va aux services maritimes qui génèrent la plus forte proportion d'emplois, suivis du secteur des transports terrestres. Ces 2 secteurs comptent pour 80% de tous les emplois directs.

Le niveau d'emplois dans le secteur des transports terrestres est lié aux expéditions des marchandises en vrac telles que les céréales et le charbon qui doivent parcourir de

grande distance depuis l'intérieur des terres jusqu'aux ports d'expédition.

Enfin, 40% des emplois du secteur maritime sont des emplois de débardeurs ou des emplois reliés à l'exploitation des terminaux. Dans ce secteur, 35% des emplois créés sont ceux d'agents et de transitaires.

4. 4. Répartition de l'impact économique selon les régions.

Concernant les régions portuaires, les ports de la côte ouest (Vancouver et Prince Rupert) ont eu l'impact économique le plus fort. Ils ont généré 56% des revenus d'entreprises et 44% de l'emploi total du réseau, et ceci en manutentionnant 44% du tonnage total.

Les ports de la région Atlantique (Saint John's, Halifax, Saint John et Belledune) représentent la troisième région portuaire en importance de notre réseau, avec 19% du tonnage total, comptent 12% des revenus et environ 17%, à la fois, de l'emploi total et des salaires générés.

Enfin, à peine 1% du tonnage du réseau, les ports de la région du centre (Churchill, Port Colborne et Prescott) comptent pour 1% de l'emploi total et des salaires.

Source : Impact économique du réseau Ports Canada, juillet 1991 p. 1 à 26

Par Société canadienne des ports

5. Impact économique du système portuaire du Saint-Laurent (Organisme de Ports Canada (Montréal, Québec, ports autonomes))

5. 1. Structure du système portuaire québécois

Tableau 1, (VOIR ANNEXE)

Tableau 2, (ANNEXE)

5. 2. Impact économique des ports québécois (généralités).

Le transport maritime joue un rôle important dans les échanges québécois outre-mer dont la valeur s'élève à près de 12 milliards de dollars, les exportations et les importations comprises. Ce total représente, selon les années, 25% de l'ensemble du commerce québécois avec l'étranger.

Une étude réalisée pour le compte de la Société canadienne des ports en 1991 révèle que parmi les 15 ports membres du réseau de Ports Canada ceux situés sur le Saint-Laurent (Montréal, Québec, Sept-Îles, Trois-Rivières et le port Saguenay) ont créé 13,168 emplois directs et généré 1,7 milliards de dollars en revenus d'entreprises et d'agences gouvernementales. Le tonnage manutentionné, dans ces ports, représente annuellement environ les 2/3 du trafic total sur le Saint-Laurent. Les retombées en revenus d'entreprises dépassent 2 milliards de dollars et le nombre d'emplois directs approche les 15 000.

Source : Le Saint-Laurent un géant économique, par SODES, 1990, p. 5

La valeur annuelle des cargaisons en transit est d'environ de 6 milliards dollars.

Le gouvernement fédéral estime que le commerce maritime de la haute mer a généré 25 milliards de dollars en recettes au Canada en 1977.

Source : Transport Canada, Une politique canadienne de transport maritime, Transport Canada, Marine, ministère des Approvisionnements et Services, Ottawa, 1979, avant propos.

Selon Hickling(1989) dans Study of the impact of ice-breaking on the ports of Eastern Canada,

- 3 852 emplois ont été créés directement par le transport commercial de port de petite et de moyenne taille au Québec. En 1990, 2910 étaient des salariés dans les ports du Québec

5. 3. Répartition des emplois par mode de transport

	1987	1988	1989	1990
Camionnage	23 348	25 358	26 411	21 900
Aérien	12 441	13 356	13 969	14 700
Ferroviaire	20 498	19 510	18 657	17 100
Portuaire	2 970	2 701	2 905	2 910
Autres transports	38 168	37 768	41 163	39 990
Total	97 425	98 693	103 105	96 600

Source : Table de concertation sur l'industrie de Montréal, Rapport final février 1994, p. 20, présenté par Les conseillers ADEC Inc.

5. 4. Port de Québec

Le port de Québec fournit directement du travail à plus de 3000 personnes dont les salaires s'élèvent à plus de 70 millions de dollars.

Source : Port de Québec, Le port de Québec : un atout pour les citoyens de la région de Québec, Port de Québec, Québec, 1981, p. 1.

5. 5. Retombées des croisières dans le port de Québec.

Les retombées économiques pour la saison 1998 sont évaluées à environ à sept millions de dollars. Les passagers dépensent en moyenne 110 dollars par escale, les membres d'équipage dépensent une quarantaine de dollars et les dépenses associées aux navires se situent entre 25 000 dollars et 50 000 dollars.

Source : Journal de Québec, avril 1998.

5. 6. Impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches

6. 6. 1. Généralités

Il y a 127 entreprises qui composent l'industrie maritime de la grande région de Québec et Chaudière-Appalaches et de noter que 95% de l'activité de cette industrie est concentrée dans la région métropolitaine de Québec.

En 1994, dans la région de Québec et Chaudières Appalaches, l'industrie maritime a généré 351.5 millions évalués selon le PIB aux prix du marché, contribuant à créer et à maintenir l'équivalent de 6 455 emplois à temps plein. Cela représente 2,28% de toute la production de biens et services de l'année 1994 dans la région métropolitaine de Québec.

Les retombées économiques sont plus importantes pour la région que pour le reste du Québec.

D'après le modèle intersectoriel du Québec et le calcul pour les effets induits, le gouvernement du Québec récolte 58,3 millions de dollars en taxes de toute sorte. Le gouvernement du Canada récolte dans la province du Québec 40,5 millions de dollars.

D'après le simulateur socio-économique de la région de Québec(SIMBEC), les gouvernements municipaux perçoivent 9,1 millions de dollars en taxes municipales, en plus de 1,4 millions de compensation tenant lieu de taxes pour les édifices gouvernementaux.

Source : L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches, par Pierre Fréchette, André Lemelin, Isabelle Bécharde et Gérald Leblanc,

Étude réalisée pour le regroupement : Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches. Septembre 1995, Université Laval

Selon l'étude du professeur Fréchette, en 1994, l'industrie maritime a généré dans la région des retombées économiques globales s'élevant à 320.4 millions de dollars.

Les retombées économiques ont contribué à créer et à maintenir l'équivalent de 6450 emplois à temps plein dans la région et 5 773 emplois également à temps plein pour l'ensemble du Québec. Il y a aussi lieu de rappeler que le salaire moyen s'élève à 33 156 dollars pour l'ensemble du secteur et qu'il pointe jusqu'à 44 507 dollars pour la catégorie de services maritimes.

Les entreprises de l'industrie portuaire ont injecté 93.8 millions de dollars dans l'économie régionale, dont 61.4 millions de dollars en salaires et 16.7 millions en achats de biens et services.

Source : L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches, par Jean-Marie Vignola

Étude réalisée pour le regroupement : Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches. Québec, mars 1995, p. 10, 11 et annexe V

5. 6. 2. Les retombées économiques dans l'espace régional

La région métropolitaine du Québec polarise la presque totalité des retombées économiques de l'industrie maritime. En effet, presque toutes les entreprises et organismes sont situés dans la région métropolitaine. 95% des retombées économiques ont leur origine et leur impact dans la région métropolitaine de Québec.

5. 6. 3. Comparaison avec d'autres industries

Annuellement, l'industrie maritime représente les deux tiers de l'emploi généré par l'université Laval et trois fois plus d'emplois que le Parc technologique du Québec métropolitain.

Source : L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches, par Pierre Fréchette, André Lemelin, Isabelle Bécharde et Gérald Leblanc,

Étude réalisée pour le regroupement : Initiative de concertation sur l'avenir de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches. Septembre 1995, Université Laval

5.7. Port de Montréal

5. 7. 1. Impact sur les emplois

En 1980, le port de Montréal procure directement plus de 10 000 emplois générant une

masse salariale supérieure à 300 millions.

Source : «Open House : 150th anniversary a special date for port», The Gazette, Montréal, Friday, May 23, 1980, p. 27 à 34.

Les activités portuaires et maritimes fournissent du travail directement à plus de 7000 personnes. Cependant, l'automatisation a diminué le nombre d'emplois. On estime que le port de Montréal ne soutient pas moins de 14 000 emplois directs et induits.

Dans l'ensemble, 7 000 emplois direct au transport maritime, environ 70% sont affectés aux services maritimes qui comprennent des débardeurs, les agences maritimes, les transitaires, les employés de terminal, etc. Le reste des emplois est reparti selon les fonctions suivantes :

Transport de surface par rail ou route(14%), autorité portuaire 5%, expéditeurs et consignataires(4%), banques et assurances 7%.

Le nombre élevé d'emplois dans le secteur maritime s'explique par l'importance du volume des marchandises manutentionnées dans certains ports comme celui de Montréal.

Source : Impact économique du réseau Ports Canada, juillet 1991, p. 1 à 26, par Société canadienne des ports

Selon le modèle d'impact de Ports Canada constitué sur la base des données de 1990, le secteur maritime de Montréal génère à lui seul 7 418 emplois directs et 6300 emplois induits. Parmi les emplois induits, il y a 4 000 emplois au Québec et 2 300 emplois dans les autres provinces.

Le port de Montréal représente plus de 50% des emplois totaux de la zone Saint-Laurent.

Source : Table de concertation sur l'industrie de Montréal, Rapport final février 1994, p. 21, présenté par Les conseillers ADEC inc.

5. 7. 2. Les retombées économiques en termes de revenus

Selon le modèle de Ports Canada, l'activité économique générée par l'activité portuaire montréalaise a été en 1991 de 1,25 milliards de dollars. De cette activité économique, 320,4 millions de dollars découlaient du secteur des conteneurs, soit 25,6% du total.

Société de Port de Montréal.

Secteur d'activité	Coefficient de répartition de l'emploi de Ports Canada	Emplois pour l'année 1993
Société de Port de Montréal	4%	388 emplois réels
Services maritimes	49%	4,753 emplois estimés
Services bancaires et assurances	4%	388 emplois estimés
Transports terrestres	14%	1358 emplois estimés
Expéditrices et consignataires	29%	2813 emplois estimés
Total	100%	9700 emplois estimés

Source : Table de concertation sur l'industrie maritime de Montréal, Rapport final , février 1994, présenté par Les conseillers ADEC inc. Ils l'ont tiré dans Application du modèle de Ports Canada sur les emplois portuaires réels.

5. 7. 3. Répartition en pourcentage des emplois directs du transport maritime dans la région de Montréal par secteur d'activité.

Secteur d'activité	Pourcentage
Service maritime	70%
Transport de surface	14%
Banque et assurance	7%
Autorité portuaire	5%
Expéditeur Consignataire	4%

Source : Le transport, un secteur stratégique pour la région de Montréal, février 1998, p. 11 et 12, par Albert Janeau, Consultant.

Enfin, dans l'ensemble, des activités économiques complémentaires associées aux grands ports amènent des retombées de plus de 1,2 milliards de dollars annuellement pour l'impact économique du port dans la région montréalaise.

Source : Le Saint-Laurent un géant économique, par SODES, p. 5

Le port de Montréal a des retombées économiques de 1,7 milliard par année. Plus de 60% de ces retombées, soit 1,1 milliard, se réalisent au Québec. Selon l'étude d'experts-conseils Les Conseillers ADEC, les activités maritimes des entreprises canadiennes qui sont rattachées au port de Montréal produisent des recettes commerciales de 1,7 milliard. Ces activités produisent 475 millions en recettes fiscales et en taxes.

Ces activités portuaires du port de Montréal créent 17 568 emplois directs et indirects au Canada. Toujours selon l'étude, 61% des 9 444 emplois directs se trouvent au

Québec. Par contre, 38% des 8 124 des emplois indirects sont à Québec.

Source : Le Devoir, vendredi 5 juin 1998, p. A 8. par Marie Tison

Tour d'Horizon, Port de Montréal 1998, p. 31

5. 8. *Port de Trois-Rivières*

Le port de Trois-Rivières à lui seul génère 750 emplois et des retombées économiques de 45 millions de \$ dans la région.

Source : Maritime Magazine 11, hiver 1998, p. 31-33.

Les retombées économiques de l'emploi découlant de l'activité au port de Trois-Rivières sont de 735 emplois, dont 355 emplois directs et 380 emplois induits. Parmi les emplois induits, environ 241 emplois sont créés au Québec et plus de 139 emplois ailleurs au Canada.

43,25 millions de \$ proviennent des revenus des entreprises et des organismes gouvernementaux fournissant des services maritimes. L'impact au chapitre des salaires s'est élevé à 39,11 millions de \$, dont 13,50 millions de \$ étant constitués de salaires directs et 25,61 millions de \$ venaient des dépenses induites de consommation des personnes ayant touché ces salaires.

De l'ensemble des consommations induites, 15,74 millions de dollars étaient dépensés au Québec et 9,87 millions de dollars ailleurs au Canada. L'impact fiscal a atteint 13,97 millions de dollars.

Pour divers secteurs économiques, ce sont les services maritimes qui génèrent la plus forte proportion d'emplois, suivis du secteur des transports terrestres. Ces deux secteurs comptent pour environ 85% de tous les emplois directs.

Selon la catégorie de marchandises, les marchandises solides en vrac ont produit la plus grande part avec presque 60% des emplois totaux. Les emplois reliés aux liquides en vrac sont de 20%. Au niveau des marchandises générales, les produits des pâtes et

papiers ont généré environ 18% des emplois.

Source : Plan directeur 1993-1997 Port de Trois-Rivières sommaire exécutif, préparé par le Service de la société, p. 5.

5. 9. Port de Sept-Îles

L'étude d'impact économique d'après le Modèle d'Impact économique de Ports Canada pour le port de Sept-Îles, selon les données de 1993.

5. 9.1. Les principales conclusions sur l'impact économique :

Emplois		
Directs		3 913
Induits		
Au Québec	2 790	
Autres provinces	1 606	4 396
TOTAL		<u>8 309</u>
REVENUS(M\$)		314,4\$
SALAIRES(M\$)		
Directs		188,6\$
Dépenses induites de		
Consommation	219,7\$	357,5\$
Au Québec		
Autres provinces	137,8\$	357,5\$
TOTAL		<u>546.1\$</u>
TAXES (M\$)		158,0\$

5. 9. 2. Répartition des emplois par secteur économique pour 1993, en %

Transport de surface		
Chemin de fer	11,7	
Camionnage	0,5	12,2
Services maritimes		14,0
Expéditeurs /consignataires		73,4
Autorités portuaires		0,4
TOTAL		100,0

5. 9. 3 Répartition des emplois par types de marchandises pour 1993, en %

Marchandises diverses		17,2
Vracs solides		82,2
Minerai de fer	81,5	
Coke breeze	0,1	
Alumine	0,3	
Sel et Dolomie	0,2	
Autres vracs	0,1	
Vracs liquides		0,6
TOTAL		100,0

5. 9. 4. Les revenus tarifaires en milliers de \$

	Réels	Réels	prévu	Prévu	prévu	prévu	prévu	prévu
Droits	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Droits de port								
Ports Canada	47	61	71	78	80	82	83	85
Autres	644	682	672	683	695	707	719	731
Amarrage	249	315	288	312	317	325	330	1 727
Quayage	1434	1385	1500	1604	1630	1672	1700	1727
Total	2374	2443	2531	2677	2722	2786	2832	2879

Source : En vue de l'établissement d'une société portuaire locale par le ministre des transports en vertu de l'article 25 de la loi sur la Société canadienne des ports, mai 1995, p. 29, 30 et 47

Demande présentée par la Chambre de commerce de Sept-Îles en collaboration avec le port de Sept-Îles.

5. 10. Bécancour

5. 10. 1. Généralités sur l'impact économique

Impact direct sur la valeur ajoutée au coût des facteurs :

- 139,2 millions de dollars en salaires et mobiliers versés à 2 863 salaires en années-personnes avant impôts.

- 316 000\$ en revenus nets des entreprises individuelles et autres 14 travailleurs en années-personnes.

- 60 millions de dollars en autres revenus bruts avant impôts.

Le Parc Industriel du Port de Bécancour entraîne des revenus totaux pour le gouvernement du Québec de :

- 44,3 millions de dollars en impôts sur les salaires et gages.

- 46 millions de dollars en taxes de vente (TVQ) et 2,6 millions de dollars en taxes spécifiques.

De même les dépenses du Parc Industriel du Port de Bécancour amènent des revenus totaux pour le gouvernement fédéral de 38,8 millions de dollars.

Il faut aussi considérer l'apport en fiscalités québécoise et fédérale qui sont de 32,5 millions de dollars et 16.2 millions de dollars respectivement.

Source : Étude des retombées économiques du Parc industriel et portuaire de Bécancour, par Menouar Boulahfa et Jocelyn D. Perreault en mai 1997.

5. 10. 2. Impact sur le PIB au coût des facteurs du PIPB (en 1000 dollars 1997)

	Direct et induit	Induit	Total
PIB au prix du marché	500 000	78 000	578 000

5. 10. 3. Impact total du Parc industriel et portuaire de Bécancour sur l'emploi(en années-personnes)

	Impact direct et indirect	Impact induit	Impact total
Emplois	7 241	1 243	8 484

Source : Étude sur les retombées économiques du Parc industriel et portuaire de Bécancour, par Menouar Boulahfa et Jocelyn D. Perreault, mai 1997, p. 30

5. 10. 4. Impact total du Parc industriel et portuaire de Bécancour sur les revenus fiscaux gouvernement du Québec et la parafiscalité québécoise

	Impact direct + indirect	Impact induit	Impact total
Revenus fiscaux Gouvernement Québec	51 482	9 679	61 161
Parafiscalité québécoise	32 827	3 474	36 301

5. 10. 5. Impact total du Parc industriel et portuaire de Bécancour sur les revenus du Gouvernement fédéral et la fiscalité fédérale

	Impact direct + indirect	Impact induit	Impact total
Revenus fiscaux du Gouvernement fédéral	38 827	8 488	47 15
Parafiscalité fédérale	16 181	2 064	18 245

5. 10. 6. Données annuelles de l'emploi dans le Parc industriel et portuaire de Bécancour pour la période 1992-1996

Années	1992	1993	1994	1995	1996
Industries	1 917	1 826	1 873	2 013	2 115
Services	141	236	267	315	248
Total	2 058	2 062	2 140	2 328	2 363

Source : Enquête auprès des entreprises du PIPB, Département des sciences de la gestion et de l'économie, UQTR, avril 1997, p. 23 à 34.

Bureau de la statistique du Québec, mai 1997.

5. 10. 7. Évolution de l'emploi à long terme dans le Parc industriel et portuaire de Bécancour

Années	1997	1998	1999	2000	2001
Industries	2 464	2455	2454	2451	2499
Services	255	205	213	218	225
Total	2 719	2 660	2667	2669	2724

Source : Enquête auprès des entreprises du PIPB, Département des sciences de la gestion et de l'économie, UQTR, avril 1997, p. 23 à 34.

Bureau de la statistique du Québec, mai 1997.

5. 10. 8 Prévision 1997-2001

Années	1997	1998	1999	2000	2001
Industries	2 464	2 455	2 454	2 451	2 499
Services	255	205	213	218	225
Total	2 719	2 660	2 667	2 669	2 724

5. 10. 9. Évolution de l'emploi à long terme (1997-2001)

Année	Emplois directs	Emploi total généré
1997	2 849	8 547
1998	2 790	8 370
1999	2 797	8 391
2000	2 799	8 397
2001	2 854	8 562

Source : Enquête auprès des entreprises du PIPB, Département des sciences de la

gestion et de l'économie, UQTR, avril 1997.

Source : Étude sur les retombées économiques du parc industriel et portuaire de Bécancour, par Menouar Boulahfa et Jocelyn D. Perreault, mai 1997, p. 38 à 43.

Bureau de la statistique du Québec, mai 1997

5. 11. Port de Vancouver

Les retombées de croisières océaniques sont considérables. À preuve, Vancouver a eu des retombées de 400 millions de \$ dans les dernières années et recevait plus que 350 000 personnes annuellement.

6. Impact économique des ports de petite et moyenne taille

Tableau 2

Impact direct : Extrapolations

	Emplois	Revenus(*\$000)
Baie Comeau	788.2	105,264
Bécancour	311.8	19,493
Blanc Sablon	1.2	76
Cap-aux-Meules	77.0	4,664
Carleton	6.9	520
Chandler	9.7	939
Chicoutimi	146.8	9,056
Forestville	160.3	38,426
Gaspé	50.0	3,017
Gros Cacouna	225.3	17,215

Havre St-Pierre	587.2	35,425
Matane	139.1	11,682
Mont Louis	7.4	450
New Richmond	1.6	92
Paspébiac	0.5	30
Pointe au Pic	18.1	1,536
Portneuf		
Port Alfred	173.3	33,235
Port Menier	0.2	13
Rimouski	20.7	1,212
Rivière-du-Loup	1.3	80
Ste Anne	1.0	62
St Augustin	0.5	65
Sorel	900.3	61,668
Trois-Rivières	300.2	25,219
Valleyfield	46.5	2,868
TOTAL	3852.1	372,307

Source : The economic Impacts of Small and Medium Size Ports, mars 1993
par Brian Slack, Danièle Vallée, Claude Comtois, Luc Lagimonière, p. 12

7. Impact économique de la Voie maritime du Saint-Laurent :

7. 1. Généralités

La Voie maritime a été ouverte à la navigation en 1959. Il y a 15 écluses entre Montréal et le lac Erie dont treize canadiennes et deux américaines. Plus de deux milliards de tonnes de cargaisons d'une valeur approximative de 250 milliards de dollars canadiens y ont déjà transité. Pendant la saison de navigation de 1997, 48 952 millions de tonnes

de marchandises ont transité sur la Voie maritime du Saint-Laurent(Section Montréal/Lac Ontario); principalement, ce sont des céréales, du minerai de fer, du charbon, de l'acier et d'autres marchandises en vrac d'une valeur de 6,7 milliards de dollars.

La Voie maritime génère approximativement 75 000 emplois directs et indirects au Canada et 49 000 aux USA.

Les ports de la région du Saint-Laurent(Montréal, Trois rivières, Québec, Chicoutimi, Baie des Ha! Ha! et Sept-Îles viennent avec 37% du tonnage du réseau, 31% des revenus d'entreprises et 37% des salaires.

Source : Impact économique du réseau Ports Canada, juillet 1991 p. 1 à 26

par Société canadienne des ports

Au Canada, seulement, le système maritime génère 2.1 milliards dollars pour l'économie nationale et crée 17 500 emplois à plein temps.

Source : The Great Lakes St. Lawrence Seaway System, handbook & directory 1997, p. 21.

8. 2. Sommaire des impacts économiques de la Voie maritime en 1991 et en 1994

Emploi	1994	1991	variation	%
Direct	37,456	33,716	3,740	11,9
Induit	12,490	10,912	1,578	14,46
Total	49,946	44,628	5,318	11,92
Revenu personnel(1000)				
Direct	\$1,192,671	\$1,050,128	\$142,543	13,57
Total	\$2,163,300	\$1,904,308	\$258,992	13,60
Revenu(1000)	\$1,935,844	\$1,724,883	\$210,961	12,23
Taxes locales et des états(1000)				
	\$101,741	\$90,756	\$10,985	12,10
Taxes fédérales(1000)	\$155,758	\$137,110	\$18,647	13,60

Source : The economic impacts of the Great Lakes/Saint-Lawrence seaway, préparé pour Saint-Lawrence seaway développement corporation, march 10, 1995. p. E-2. Martin Associates, 2938 Columbia ave., suite 602

Lancaster, Pa 17603 (717) 295-2428

8. 3. L'impact direct de la Voie maritime sur l'emploi

8. 3. 1. Par secteur d'activité

L'expédition de marchandises représente un impact de 50% sur l'emploi, l'administration portuaire a une part de 0.1% d'impact sur l'emploi, les services maritimes ont 19,3%, les transports terrestres en compte pour 28,9% et les opérations bancaires et assurances ont un impact direct sur les emplois de 0,8%.

8. 3. 2. Impact sur des emplois par 1000 tonnes

Acier	1,8
Cargo général	0,95
Grain	0,33
Minerai	0,34
Charbon	0,1
Ciment	0,28
Gravier	0,18
Pétrole	0,18
Autres vracs solides	0,28
Autres vracs liquides	0,45

Source : The economic impacts of the Great Lakes/Saint-Lawrence seaway, préparé pour Saint-Lawrence seaway développement corporation, march 10, 1995. p. II-5.
Martin Associates, 2938 Columbia ave., suite 602

Lancaster, Pa 17603 (717) 295-2428

8. 3. 3. Impact de la Voie maritime sur le revenu par marchandise (1000\$)

	1994	1991	Variation
Acier	\$672,558	\$551,261	\$121,297
Cargo général	\$30,796	\$40,903	(\$10,107)
Grain	\$133,564	\$82,706	\$50,858
Minerai	\$376,969	\$379,003	(\$2,034)
Charbon	\$369,076	\$334,605	\$34,471
Ciment	\$20,105	\$25,168	(\$5,063)
Gravier	\$147,701	\$149,560	(\$1,859)
Pétrole	\$34,610	\$33,607	\$1,003
Autres vrac solides	\$70,296	\$45,396	\$24,900
Autres vrac liquides	\$40,177	\$42,683	(\$2,506)
Non classés	\$39,991	39,991	(\$0)
Total	\$1,935,844	\$1,724,883	\$210,961

Source : The economic impacts of the Great Lakes/Saint-Lawrence seaway, préparé pour Saint-Lawrence seaway développement corporation, march 10, 1995. p. III-2. Martin Associates, 2938 Columbia ave., suite 602

Lancaster, Pa 17603 (717) 295-2428

8. 3. 4. Impact sur le revenu par tonne et par catégorie de marchandise

Acier	\$250
Cargo général	\$98
Grain	\$17
Minerai	\$7
Charbon	\$15
Ciment	\$13
Gravier	\$11
Pétrole	\$11
Autres vracs solides	\$24
Autres vracs liquides	\$44

Source : The economic impacts of the Great Lakes/Saint-Lawrence seaway, préparé pour Saint-Lawrence seaway développement corporation, march 10, 1995. p. III-3. Martin Associates, 2938 Columbia ave., suite 602

Lancaster, Pa 17603 (717) 295-2428

PROJET

9. Conclusion

Les retombées économiques des ports québécois et de la Voie maritime du Saint-Laurent ne sont pas négligeables pour des régions riveraines des ports et du fleuve Saint-Laurent.

Partout dans le monde, des pays où les activités économiques ont eu du succès, le plus souvent, ces pays abritent des ports actifs. Pour plusieurs pays, le fait d'avoir accès aux ports, aux fleuves ou à la mer, c'est un facteur important pour développement. En effet, les voies maritimes constituent une porte d'entrée et de sortie pour les échanges extérieurs.

Les emplois, les revenus des entreprises et personnels générés par des activités portuaires demeurent un apport important dans l'économie pour développer les régions d'un pays. Ces activités portuaires contribuent à renforcer l'efficacité de la voie maritime, maillon important dans la chaîne des transports.

**STRUCTURE DU SYSTÈME
PORTUAIRE AU QUÉBEC**

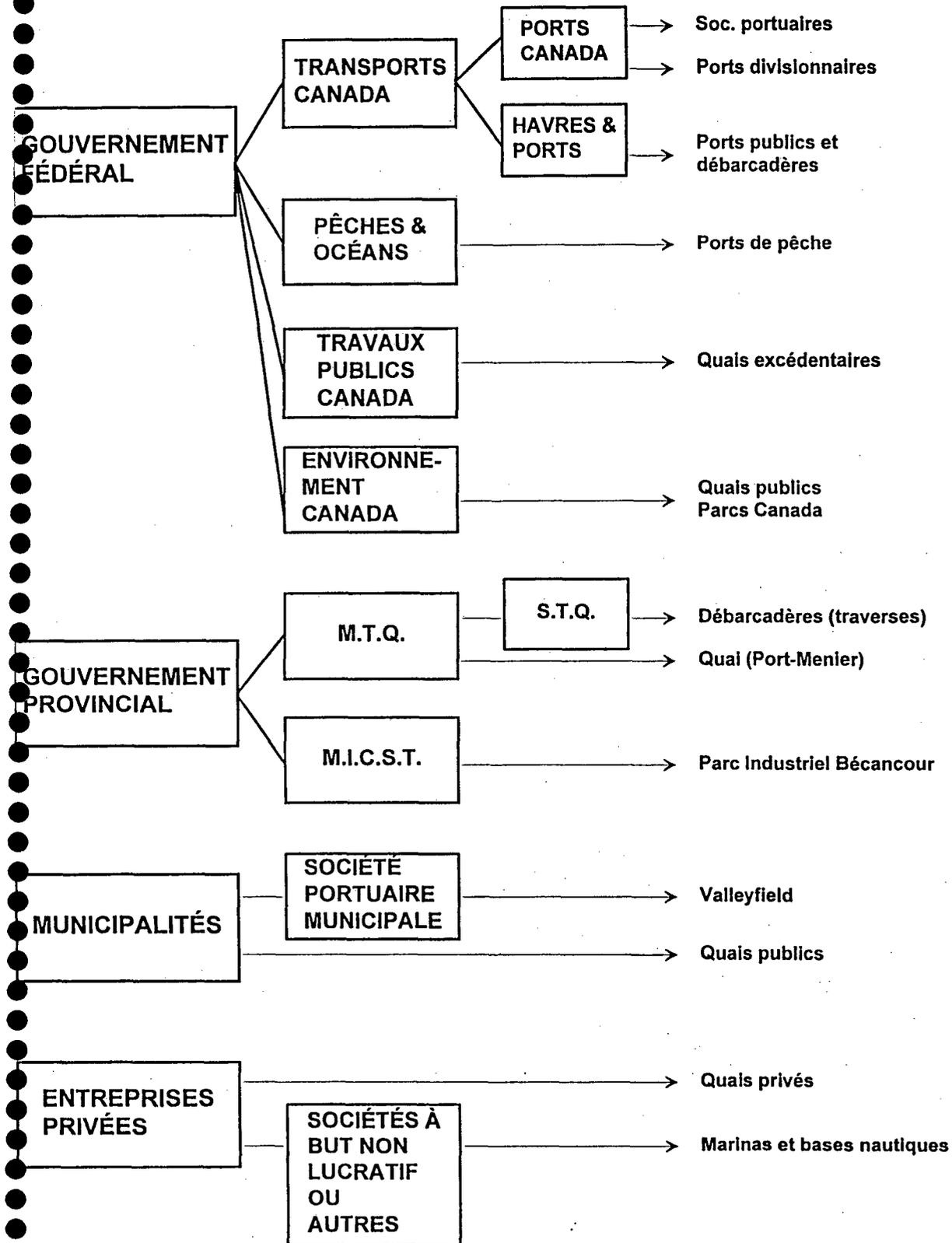


TABLEAU 1

RÉPARTITION PAR PROPRIÉTAIRE DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES AU QUÉBEC

PROPRIÉTAIRE		QUANTITÉ D'INFRASTRUCTURES	VALEUR DE REMPLACEMENT (MILLIONS \$)	BUDGET 1993 (MILLIONS \$)		TONNAGE 1993 (MILLIONS TONNE MÉTRIQUE)			NOTE
				REVENUS	DÉPENSES D'OPÉRATION	PRIVÉ	PUBLIC	TOTAL	
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL	PORTS CANADA	5	1 915,0	74,3	72,2	32,1	25,4	57,5	VOIR ANNEXE 1
	HAVRES & PORTS	78	630,0	2,5	8,2	12,7	1,6	14,3	VOIR ANNEXE 2
	PÊCHES & OCÉANS	307	438,5	2,5	6,5	0	0,06	0,06	VOIR ANNEXE 3
	TRAVAUX PUBLICS CANADA	19	N/D	0	N/D	0	0	0	INFRASTRUCTURES EXCÉDENTAIRES VOIR ANNEXE 4
	ENVIR. CANADA	6	16,1	0	N/D	0	0	0	PARCS CANADA VOIR ANNEXE 5
	SOUS-TOTAL	415	2 999,6	79,3	86,9	44,8	27,06	71,86	
GOUVERNEMENT PROVINCIAL	TRANSPORTS QUÉBEC	1	7,0	0	0,1	0	0,01	0,01	PORT MENIER
	TRANSPORTS QUÉBEC (STQ)	7	41,8	0	0,8	0	0	0	DÉBARCADÈRES TRAVERSES ANNEXE 6
	MICST	1	67,8	4,2	3,0	0	1,7	1,7	BÉCANCOUR
	SOUS-TOTAL	9	116,6	4,2	3,9	0	1,71	1,71	
MUNICIPALITÉS	SOCIÉTÉ PORTUAIRE MUNICIPALE	1	55,0	0,5	0,6	0	0,3	0,3	VALLEYFIELD
	AUTRES	N/D	N/D	N/D	N/D	-	-	-	-
	SOUS-TOTAL	1	55,0	0,5	0,6	0	0,3	0,3	
ENTREPRISES PRIVÉES	SOCIÉTÉS À BUT NON LUCRATIF	154	210,6	35,0	35,0	0	0	0	MARINAS ET BASES NAUTIQUES VOIR ANNEXE 7
	AUTRES	22	N/D	N/D	N/D	19,4	-	19,4	VOIR ANNEXE 8
	SOUS-TOTAL	176	210,6	35,0	35,0	19,4	-	19,4	
GRAND TOTAL		601	3 381,8	119,0	126,4	64,2	29,07	93,27	

TABLEAU II

**PORTS QUÉBÉCOIS SOUS LA RESPONSABILITÉ DE PORTS CANADA
INFORMATIONS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES**

STRUCTURE ADMINISTRATIVE	LOCALITÉ	VALEUR À NEUF (M. \$) NOTE 1	VALEUR COMPT. (M. \$) NOTE 2	NB D'EMPLOYÉS	BUDGET 1993 (MILLION \$)		TONNAGE 1993 (MILLION T.M.)		
					REVENU	DÉPENSE D'OPÉRATION	PRIVÉ	PUBLIC	TOTAL
SOCIÉTÉS PORTUAIRES LOCALES	MONTRÉAL	1 060,0	351,2	343	52,4	50,7	0,1	16,4	16,5
	QUÉBEC	500,0	112,4	58	11,0	14,1	8,1	5,6	13,7
	SOUS-TOTAL 2	1 560,0	463,6	401	63,4	64,8	8,2	22,0	30,2
PORTS DIVISIONNAIRES	PORT SAGUENAY ET BAIE HA! HA!	50,0	31,0	5	1,2	1,4	4,0	0,3	4,3
	SEPT-ÎLES	145,0	145,0	12	7,2	3,6	19,9	1,4	21,3
	TROIS- RIVIÈRES	160,0	57,7	7	2,5*	2,4*	-	1,7	1,7
	SOUS-TOTAL 3	355,0	233,7	24	10,9	7,4	23,9	3,4	27,3
	GRAND TOTAL 5	1 915,0	697,3	425	74,3	72,2	32,1	25,4	57,5

NOTE 1 : Estimation basée sur un coût de remplacement de 50 000 \$/mètre linéaire de face d'accostage

NOTE 2 : Information provenant du rapport annuel de Ports Canada et ajusté s'il y a lieu en fonction des investissements récents.

* Estimation

ANNEXE 2/3

MINISTÈRE DES TRANSPORTS



QTR A 210 571