

CONTRIBUTION ÉCONOMIQUE DU PORT DE QUÉBEC ET DE LA COMMUNAUTÉ MARITIME DE LA RÉGION

RAPPORT SYNTHÈSE FINAL

PRÉSENTÉ À L'ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC



PAR SECOR CONSEIL

FÉVRIER 2009

MONTRÉAL – NEW YORK – PARIS – TORONTO

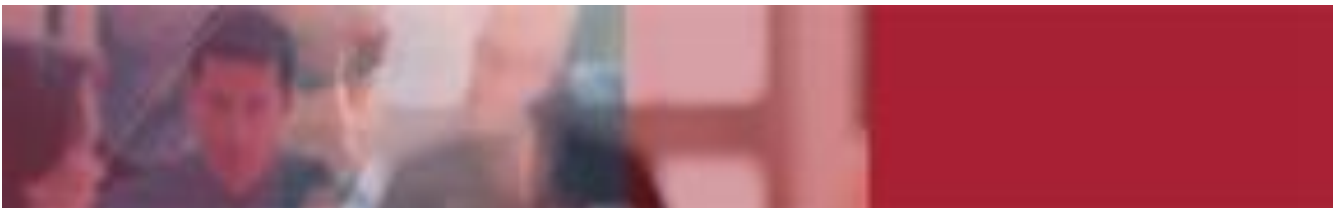


TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE EXÉCUTIF	1
INTRODUCTION ET CONTEXTE.....	7
1. LES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET PORTUAIRES DE QUÉBEC.....	10
1.1 Un peu d’histoire.....	10
1.2 Le positionnement de Québec	11
1.3 Le développement des installations.....	16
2. LA MÉTHODOLOGIE D’ANALYSE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES	19
2.1 Contour de l’évaluation des impacts économiques	19
2.2 Démarche d’évaluation des impacts économiques.....	21
3. LES IMPACTS ÉCONOMIQUES GLOBAUX	25
3.1 Les impacts globaux pour la région de Québec	25
3.2 Les impacts globaux pour l’ensemble du Québec et du Canada	29
3.3 La comparaison avec les autres secteurs industriels.....	31
EN CONCLUSION	34

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Impacts économiques directs associés aux activités maritimes et portuaires du port de Québec pour la région de Québec - 2007	3
Tableau 2 : Impacts économiques directs et indirects associés aux activités du secteur maritime et portuaire du port de Québec.....	4
Tableau 3 : Impacts économiques totaux incluant les effets induits associés aux activités du secteur maritime et portuaire du port de Québec	4
Tableau 4 : Parts de marché des ports du corridor Saint-Laurent – 2007	13
Tableau 5 : Tonnage des principaux ports canadiens	15
Tableau 6 : Principaux ports canadiens en termes de trafic de passagers.....	16
Tableau 7 : Impacts économiques directs associés aux activités maritimes et portuaires du port de Québec pour la région de Québec - 2007	26
Tableau 8 : Main-d’oeuvre directe, indirecte et induite associée aux activités maritimes et portuaires du port de Québec pour la région de Québec - 2007.....	27
Tableau 9 : Facteurs contribuant à la hausse de retombées pour 2008	27
Tableau 10 : Main d’œuvre directe associés aux activités maritimes et portuaires du port de Québec pour la région de Québec – 2007 et 2008.....	28
Tableau 11 : Main-d’œuvre directe et indirecte associée aux activités maritimes et portuaires du port de Québec pour la région de Québec - 2007	28
Tableau 12 : Impacts économiques directs et indirects associés aux activités du secteur maritime et portuaire du port de Québec pour l’ensemble du Québec et du Canada- 2007	29
Tableau 13 : Impacts économiques totaux incluant les effets induits associés aux activités du secteur maritime et portuaire du port de Québec, pour l’ensemble du Québec – 2007	30
Tableau 14 : Emplois du secteur manufacturier, région Capitale-Nationale, 2006	32
Tableau 15 : Emplois reliés au transport de marchandises région de la Capitale-Nationale, 2005	33

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Délimitation des portes et corridors commerciaux stratégiques canadiens.....	12
Figure 2 : Répartition géographique des échanges internationaux canadiens	12
Figure 3 : Cartographie des installations du port de Québec.....	17
Figure 4 : Approche méthodologique.....	21
Figure 5 : Comparaison des rémunérations annuelles moyennes versées dans certains secteurs industriels sélectionnés.....	26
Figure 6 : Répartition géographique de la valeur ajoutée associée aux activités portuaires et maritimes du port de Québec	31

SOMMAIRE EXÉCUTIF

L'Administration portuaire de Québec (APQ) a une mission importante sur le plan économique; elle consiste à :

- favoriser et développer le commerce maritime;
- servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada;
- assurer la rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement.

Le développement et la prospérité économiques sont partie intégrante de la raison d'être de l'APQ. Par ailleurs, la vocation maritime de la région de Québec s'étend largement au-delà des seules activités associées au port de Québec. Plusieurs organisations ont en effet choisi de se localiser sur le territoire, en raison des avantages naturels ou stratégiques de la région de Québec. La communauté portuaire et maritime de la région représente en quelque sorte un écosystème économique dont plusieurs composantes se renforcent mutuellement.

La nature et l'envergure des activités économiques associées à la communauté maritime de Québec demeurent toutefois encore très méconnues, notamment lorsque l'on sort du cercle des premiers intéressés¹. C'est dans ce contexte que l'APQ a souhaité réaliser une étude sur la contribution économique des activités maritimes et portuaires de la région.

Les infrastructures maritimes et portuaires de Québec : une pièce maitresse à l'échelle québécoise et canadienne

La région de Québec demeure aujourd'hui l'une des principales pièces de l'infrastructure maritime et portuaire du Québec et du Canada. Ses installations et son achalandage figurent, en effet, parmi les plus importants du pays. Ses activités sont particulièrement bien intégrées à celles du corridor de commerce Ontario-Québec, tout en étant parfaitement arrimées à la demande croissante observée depuis quelques années sur le plan des échanges internationaux de ressources naturelles et celui des croisières internationales.

Au-delà de son importance dans le transport de marchandises de vrac, le site de Québec se distingue des autres installations québécoises du fait qu'il est à la fois un port de transbordement et un port de destination. Les installations portuaires de la région de Québec accueillent des navires de cabotage assurant la navette avec les Grands lacs, ainsi que des navires océaniques

¹ À noter qu'il en est également de même pour les bénéfices environnementaux du transport maritime qui sont pour bonne part méconnus. Ce document ne porte toutefois que sur les répercussions économiques.

reliant le Québec au reste du monde. La région de Québec agit en quelque sorte comme une plateforme logistique intermodale terre-eau et fleuve-mer. Cette situation découle des avantages naturels de Québec (profondeur du fleuve à la hauteur de Québec, localisation par rapport aux Grands lacs et à l'Atlantique) et de la gamme des services offerts (transbordement, entreposage, transport de surface, services de soutien, etc.).

L'activité maritime et portuaire de la région de Québec n'est pas seulement importante à l'échelle des ports québécois; elle occupe également une place significative à l'échelle canadienne, tant en ce qui concerne les marchandises que les croisières. Au plan du tonnage total de marchandises manutentionnées, la région de Québec se retrouvait ainsi en 2007 au troisième rang canadien avec ses 26,8 millions de tonnes, presque à égalité avec Saint-John (Nouveau-Brunswick) au second rang. Par ailleurs, le port de Québec figure parmi les principaux ports canadiens en ce qui concerne les croisières internationales. Avec ses 66 152 passagers, Québec constitue d'ailleurs le principal port d'escale du Saint-Laurent, très loin devant les autres destinations.

La région de Québec n'occuperait pas cette place dans le réseau de transport maritime du Québec et du Canada si elle n'avait pas, en parallèle, travaillé de manière continue à l'amélioration de ses installations. Les investissements réalisés au cours des trois dernières années par l'ensemble des acteurs portuaires et maritimes de la région ont dépassé 150 millions de \$. Ces investissements ont été réalisés autant sur les installations privées que fédérales.

Des impacts économiques globaux importants pour la Capitale Nationale

La présente étude se concentre sur la mesure des retombées économiques des activités associées au Port de Québec et à la communauté maritime de la région. La Capitale-Nationale est la principale bénéficiaire des retombées économiques mesurées. Les opérations des « premiers » acteurs du secteur maritime et portuaire de Québec y sont fortement concentrées, sans compter que plusieurs de leurs fournisseurs de biens et services sont localisés sur le territoire.

En 2007, les dépenses totales de fonctionnement réalisées dans la région de Québec par les « premiers » acteurs du secteur maritime et portuaire s'élevaient à 563,8 millions \$. De plus, les investissements en capital de ces acteurs pour cette même année atteignaient 38,7 millions \$. L'ensemble de la communauté maritime et portuaire de la région de Québec employait l'équivalent de 3 034 personnes-années en 2007 dans la région immédiate de la Capitale Nationale. La masse salariale, avant bénéfices marginaux et impôts, versée à ces travailleurs atteignait 172,1 millions \$ pour cette même année. Rappelons que ces impacts n'incluent pas les effets générés chez les fournisseurs des entreprises portuaires et maritimes. Ils correspondent uniquement aux impacts directs. La **valeur ajoutée directe** découlant des activités portuaires et maritimes de Québec s'élevait par ailleurs à 295,4 millions \$ pour la région de Québec.

**TABLEAU 1 : IMPACTS ÉCONOMIQUES DIRECTS ASSOCIÉS AUX ACTIVITÉS MARITIMES
ET PORTUAIRES DU PORT DE QUÉBEC POUR LA RÉGION DE QUÉBEC - 2007**

CATÉGORIES	TOTAL
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	295,4
• Salaires et traitements avant impôts (M\$)	172,1
• Autres revenus avant impôts (M\$)	123,2
Main-d'œuvre (personnes-années)	3 034

Source : estimations SECOR à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

Par ailleurs, on estime que les activités maritime et portuaire supportent 1 618 emplois supplémentaires chez les divers fournisseurs établis dans la région de Québec. Le total des emplois directs et indirects soutenus dans la région de Québec atteignait ainsi 4 562 années-personnes en 2007. À noter que le niveau global d'emplois se serait accru de 26 % en 2008 si l'on tient compte de la hausse des marchandises manutentionnées, de l'augmentation des croisiéristes internationaux et de l'accroissement du niveau d'embauche de certaines entreprises de la communauté maritime. Les emplois directement soutenus par la communauté maritime et portuaire de Québec sont, au demeurant, très bien rémunérés. Le salaire annuel moyen versé à ces employés, tous domaines d'activités confondus, s'élevait ainsi à 59 020 \$ en 2007, soit bien plus que le niveau de rémunération offert dans les autres grandes catégories de secteurs industriels.

Les impacts économiques totaux pour l'ensemble du Québec et du Canada

L'ensemble des activités de la communauté maritime et portuaire de la région de Québec représentaient une valeur ajoutée estimée à 489,8 millions de dollars en 2007 pour le Québec dans son ensemble. Ces impacts tiennent compte des répercussions autant chez les « premiers » acteurs de la communauté que chez leurs fournisseurs de biens et services. Par ailleurs, les entreprises ou organismes directement engagés dans les activités maritimes et portuaires employaient au total l'équivalent de 5 682 personnes-années au Québec.

Le reste du Canada profite également des activités réalisées par la communauté maritime et portuaire de la région de Québec; des fournisseurs des entreprises de Québec sont localisés ailleurs au Canada, sans compter qu'une partie importante du trafic de marchandises passant par Québec provient ou est destiné aux Grands lacs. La **valeur ajoutée directe et indirecte** découlant de l'ensemble des activités du secteur maritime et portuaire de la région de Québec s'élevait ainsi à 597,0 millions de dollars pour le Canada dans son ensemble. Cette activité soutenait l'équivalent de 6 845 personnes-années au Canada.

**TABLEAU 2 : IMPACTS ÉCONOMIQUES DIRECTS ET INDIRECTS ASSOCIÉS AUX ACTIVITÉS
DU SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE DU PORT DE QUÉBEC
(POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC ET DU CANADA- 2007)**

	TOTAL DIRECT ET INDIRECT
QUÉBEC	
Main-d'œuvre (personnes-années)	5 682
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	489,8
Revenus gouvernement du Québec (M\$)	83,8
CANADA	
Main-d'œuvre (personnes-années)	6 845
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	597,0
Revenus gouvernement du Canada (M\$)	40,8

Source : estimations SECOR à partir de simulations de Statistique Canada.

Les retombées économiques peuvent également être mesurées en intégrant **les effets induits**. Cet ajout s'avère particulièrement utile à des fins de comparaison puisque les analyses de retombées économiques réalisées pour les autorités portuaires d'autres territoires incluent généralement ce type d'effets. Le tableau qui suit reprend les résultats pour le Québec et le Canada en y intégrant cet ajout. Les impacts totaux découlant des activités de la communauté maritime s'élevaient ainsi à 601,4 millions de dollars pour l'ensemble du Québec (7 380 personnes-années au Québec) et 786,3 millions de dollars pour le Canada (9 750 personnes-années au Canada).

**TABLEAU 3 : IMPACTS ÉCONOMIQUES TOTAUX INCLUANT LES EFFETS INDUITS ASSOCIÉS AUX
ACTIVITÉS DU SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE DU PORT DE QUÉBEC
(POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC ET DU CANADA- 2007)**

	TOTAL INCLUANT LES EFFETS INDUITS
QUÉBEC	
Main-d'œuvre (personnes-années)	7 380
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	601,4
Revenus gouvernement du Québec (M\$)	108,2
CANADA	
Main-d'œuvre (personnes-années)	9 750
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	786,3
Revenus gouvernement du Canada (M\$)	54,9

Source : estimations SECOR à partir de simulations de Statistique Canada.

Finalement, il convient de rappeler que cette évaluation des retombées économiques ne tient pas compte des emplois localisés dans la région de Québec chez les clients ultimes du transport de

marchandises. Or, la présence d'un transport maritime efficace est pour certaines entreprises essentielles à leur fonctionnement. Ce type de transport peut même être nécessaire à leur existence dans la région (par exemple, Ultramar). Ces emplois « dérivés » ou étroitement liés au transport maritime ne sont pas considérés dans l'analyse. Enfin, cette évaluation ne tient pas compte également des impacts associés à la navigation de plaisance dans la région.

INTRODUCTION ET CONTEXTE

Il est impossible de dissocier l'origine de l'agglomération de Québec de sa vocation maritime et portuaire. Le site de Québec s'est vite imposé comme lieu privilégié d'échanges et de commerce et ce, bien avant l'arrivée des Européens. L'activité maritime et portuaire a joué un rôle de catalyseur du tissu économique de la région et, depuis plus de 150 ans, le port de Québec est l'un de ses acteurs clés. Encore aujourd'hui, cette contribution à la richesse économique du territoire se retrouve au cœur de son mandat. La mission de l'Administration portuaire de Québec (APQ) est d'ailleurs claire à cet égard; elle consiste à :

- favoriser et développer le commerce maritime;
- servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada;
- assurer la rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement.

Le développement et la prospérité économiques sont partie intégrante de la raison d'être de l'APQ.

Par ailleurs, la vocation maritime de la région de Québec s'étend largement au-delà des seules activités associées au port de Québec. Plusieurs organisations ont en effet choisi de se localiser sur le territoire, en raison des avantages naturels ou stratégiques de la région de Québec. La communauté portuaire et maritime de la région représente en quelque sorte un écosystème économique dont plusieurs composantes se renforcent mutuellement.

La nature et l'envergure des activités économiques associées à la communauté maritime de Québec demeurent toutefois encore très méconnues, notamment lorsque l'on sort du cercle des premiers intéressés². Si le port fait partie du visage familier de Québec, il est également évident que le rôle économique et industriel joué par ses installations est grandement sous-estimé, et ce, même chez des intervenants clés de la scène locale, régionale ou nationale.

Pourtant, l'importance économique stratégique des infrastructures portuaires et maritimes est encore aujourd'hui largement reconnue. Au cours des dernières années, plusieurs pays et régions ont consacré des sommes importantes au renforcement de ces infrastructures³. Les objectifs poursuivis sont similaires : tirer avantage de la croissance des échanges commerciaux et du trafic maritime, tout en appuyant la compétitivité de leur tissu industriel. Le gouvernement canadien

² À noter qu'il en est également de même pour les bénéfices environnementaux du transport maritime qui sont pour bonne part méconnus. Ce document ne porte toutefois que sur les répercussions économiques.

³ Que ce soit au Canada (par exemple, Vancouver et Prince-Rupert), aux États-Unis (par exemple, Norfolk ou Savannah) ou encore en Europe (par exemple, Rotterdam, Gênes ou Valence).

n'a pas voulu être en reste et a récemment mis en place un fonds destiné à appuyer le développement des installations de transport. Déposé en 2007, le « Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques » cherche à renforcer les infrastructures canadiennes de transport et cette initiative concerne, en grande partie, les ports.

C'est dans ce contexte que l'APQ a souhaité réaliser une étude sur la contribution économique des activités maritimes et portuaires de la région. Ce type d'analyse ne constitue pas une première. Il s'agit d'un exercice que plusieurs ports du Canada, des États-Unis ou d'Europe ont réalisé ces dernières années. Une telle étude a même été effectuée pour la région de Québec en 1995⁴; le niveau et la nature des activités ayant profondément évolué depuis, l'APQ a jugé souhaitable de refaire l'analyse.

La présente étude couvre l'ensemble de la communauté maritime et portuaire de la région de Québec. Elle se concentre sur les activités réalisées par cette communauté en 2007-2008 dans la région métropolitaine de Québec. Elle tient compte des effets multiplicateurs qu'ont ces activités dans d'autres parties du Québec et dans le reste du Canada. Pour être plus précis, l'analyse intègre :

- les activités économiques générées par les acteurs de la région de Québec impliqués dans le « **transport maritime de marchandises** »;
- les activités économiques générées par les acteurs de la région de Québec impliqués dans le « **transport maritime de personnes** »;
- les activités économiques générées par les autres acteurs de la « **communauté maritime** » et localisées dans la région de Québec.

À noter que l'étude ne tient pas compte des retombées économiques des activités récréotouristiques réalisées sur le site du port de Québec. Elle n'intègre pas non plus les impacts de la navigation de plaisance. **Elle sous-estime par conséquent les retombées économiques générées sur le site ou autour du port de Québec.** Le cadre et le contour de l'étude s'apparentent toutefois à ceux retenus dans la plupart des études similaires réalisées au Canada ou ailleurs dans le monde⁵.

⁴ L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches, septembre 1995, Université Laval.

⁵ Voir, par exemple, pour Vancouver, InterVistas Consulting, Economic Impact Update, mai 2005; pour Seattle, Martin Associates, The Economic Impact of the Port of Seattle, janvier 2005; pour Fremantle en Australie, Fremantle Port : Its Economic Impact, Fremantle Port Authority, mai 2000; pour Anvers en Belgique, Coppens F. et al, Economic Impact of Port Activity : The Case of Antwerp, février 2007.

Le présent document est divisé selon les grandes sections suivantes :

- La première section brosse un portrait sommaire de la situation maritime et portuaire, tout en y positionnant la région de Québec.
- La seconde se concentre sur la présentation de la méthodologie d'analyse utilisée pour mesurer les retombées économiques.
- La dernière section présente la synthèse de l'ensemble des retombées économiques mesurées et compare leur envergure à celle des effets observés dans d'autres secteurs de la région de Québec.

Les références sont présentées au fur et à mesure dans le document. En terminant, les responsables de l'étude tiennent à remercier toutes les entreprises et leurs dirigeants ayant collaboré à la collecte des informations de base. Sans cette collaboration, il aurait été impossible d'obtenir le niveau de rigueur et de précision atteint.

1. LES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET PORTUAIRES DE QUÉBEC

Le Québec, comme le Canada, dépend étroitement de ses échanges commerciaux. L'économie québécoise est, en effet, l'une des plus ouvertes au monde et notre niveau de vie est intimement lié à l'exportation et à l'importation de produits et de ressources. Le commerce du Québec avec l'Ontario, les États-Unis et le reste du monde est une source majeure de création de richesse pour les citoyens québécois. Les systèmes de transport jouent par le fait même un rôle stratégique dans la compétitivité de l'économie québécoise ou canadienne. Les infrastructures maritimes et portuaires de la région de Québec constituent l'une des pièces clés de ce système.

1.1 UN PEU D'HISTOIRE

L'histoire maritime et portuaire de Québec remonte pratiquement à l'origine même de l'agglomération. Chez les aborigènes, le site de Québec était déjà utilisé comme lieu de rencontre pour le troc. Les tribus situées en amont et en aval s'y retrouvaient. Plusieurs s'y rendaient par voie fluviale. L'existence d'un havre naturel et la localisation de Québec ont cristallisé cette vocation.

Avec l'arrivée des Européens et l'accroissement des échanges avec la « métropole », le rôle de plaque tournante commerciale de Québec s'est intensifié. Le commerce de la fourrure a d'abord contribué à intensifier la vocation portuaire et maritime de Québec, puis le commerce du bois a pris la relève. La région s'impose alors comme un chaînon clé entre le « Nouveau monde » et l'« Ancien monde ».

L'expansion de la vocation maritime et portuaire de Québec s'accélère au XIX^e siècle et s'étend considérablement sur les plans géographique et sectoriel. Le site n'est alors plus seulement utilisé comme base d'exportation de ressources vers l'Angleterre; la ville de Québec devient aussi une importante porte d'entrée pour l'ensemble de l'Amérique. Québec occupe à ce moment-là une place prépondérante en tant que port de transit et centre de distribution des produits anglais dans les colonies britanniques. L'arrivée massive d'immigrants, notamment irlandais, élargit l'achalandage du port de Québec et l'étend au transport maritime de personnes. Québec s'impose également par ses activités dans la construction de navires. Vers 1860, on compte près d'une centaine de constructeurs employant quelque 5 000 personnes.

Au milieu du XIX^e siècle, la croissance du trafic maritime devient telle que la circulation des navires est difficile, voire par moment impossible. Pour atténuer ces problèmes, les autorités créent un organisme voué à l'amélioration de la circulation portuaire. Les Commissaires du

Havre de Québec, soit l'« ancêtre » de l'actuel Administration portuaire de Québec, voit alors le jour. Cet organisme prend en charge l'aménagement et le développement des installations.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le port de Québec constituait la principale installation portuaire de l'ensemble du Québec. Cette domination s'est graduellement estompée pour faire place à un réseau d'installations portuaires complémentaires s'étendant tout le long du corridor du Saint-Laurent. La région de Québec demeure néanmoins un pôle majeur de ce réseau, autant pour le trafic maritime de marchandises que pour celui de personnes.

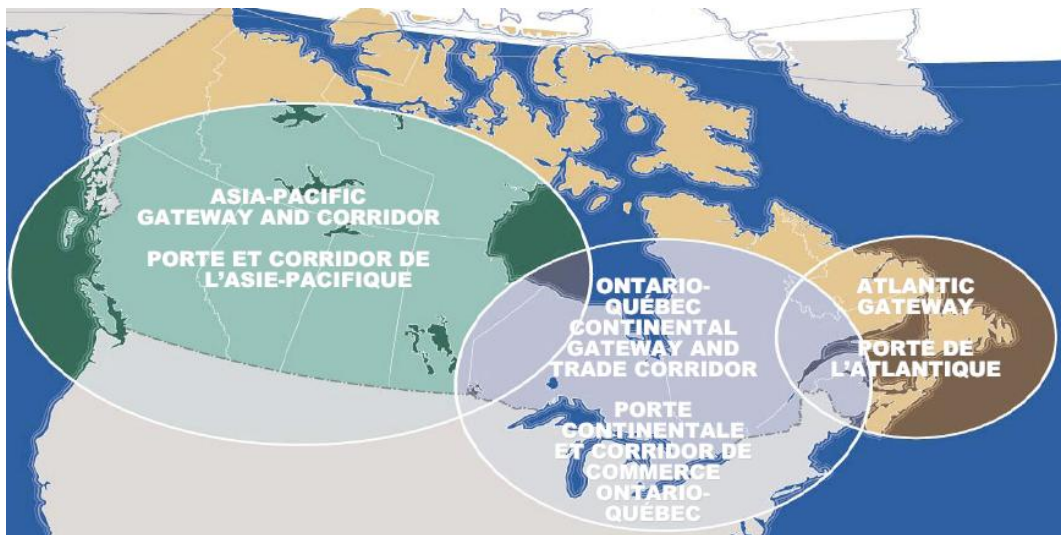
1.2 LE POSITIONNEMENT DE QUÉBEC

La région de Québec demeure aujourd'hui l'une des principales pièces de l'infrastructure maritime et portuaire du Québec et du Canada. Ses installations et son achalandage figurent, en effet, parmi les plus importants du pays. Ses activités sont particulièrement bien intégrées à celles du corridor de commerce Ontario-Québec, tout en étant parfaitement arrimées à la demande croissante observée depuis quelques années sur le plan des échanges internationaux de ressources naturelles et celui des croisières internationales.

1.2.1 UNE PARTIE INTÉGRANTE DE LA PORTE D'ENTRÉE CONTINENTALE

Dans son « Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques », le gouvernement fédéral a récemment circonscrit trois grands axes commerciaux, soit : la Porte de l'Atlantique, la Porte continentale et le corridor de commerce Ontario-Québec et enfin, la Porte et le corridor de l'Asie-Pacifique (voir schéma suivant). Ce cadre de politique met l'accent sur le caractère vital des transports dans la compétitivité du Canada. Bien que cette stratégie des portes d'entrée touche tous les modes de transport, la partie la plus importante du programme déposé concerne les ports et leurs ramifications terrestres. La région de Québec fait évidemment partie de la *Porte d'entrée continentale et le corridor Ontario-Québec*.

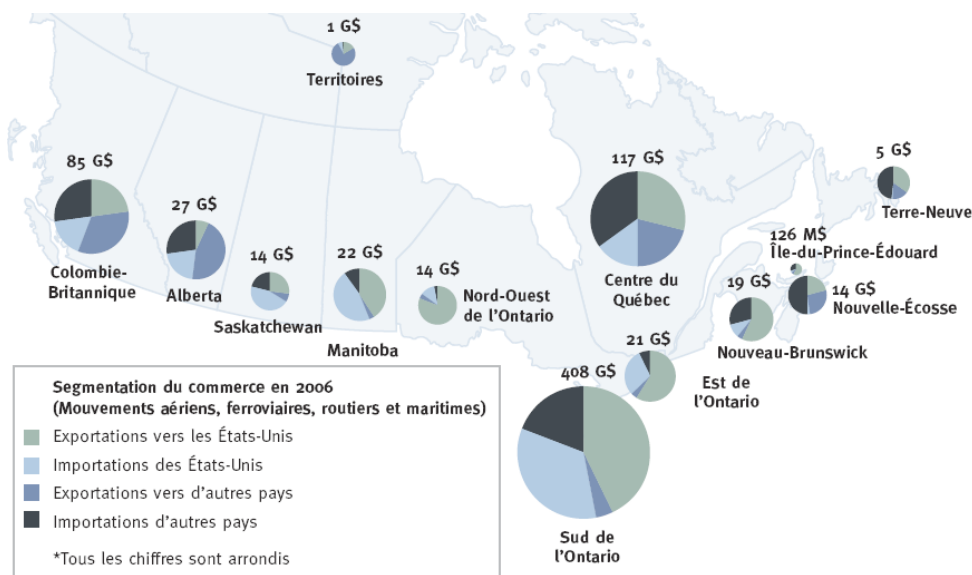
FIGURE 1 : DÉLIMITATION DES PORTES ET CORRIDORS COMMERCIAUX STRATÉGIQUES CANADIENS



Source : Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques

Parmi les trois grands corridors, le corridor Ontario-Québec occupe une position clé. La région Ontario-Québec génère plus de 60 % du produit intérieur brut canadien (PIB). Ce corridor est aussi celui qui abrite, et de loin, la plus grosse part du commerce international du Canada. Près de 75 % des échanges commerciaux canadiens sont réalisés dans ce corridor.

FIGURE 2 : REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES ECHANGES INTERNATIONAUX CANADIENS
(en milliards de \$, 2006)



Source : Cadre politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques (données 2006)

Le transport maritime joue un rôle important dans ce corridor, que ce soit dans les échanges intérieurs entre l'Ontario et le Québec, ou dans les échanges internationaux entre le Canada (ou le Québec) et le reste du monde. Si l'on observe par exemple, le commerce du Canada avec les pays autres que les États-Unis, on remarque que plus de 96 % du tonnage et près de 66 % de la valeur des exportations canadiennes sont réalisés par le transport maritime. Comme le Québec exporte proportionnellement davantage vers le reste du monde que le Canada dans son ensemble, le transport maritime revêt encore plus d'importance dans ses échanges commerciaux.

Au plan maritime, le corridor Ontario-Québec peut être vu comme trois sous-ensembles interreliés. On peut en effet distinguer le trafic maritime sur les Grands Lacs, le trafic sur le corridor Saint-Laurent et le trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent, qui unit les deux premières composantes. Les activités rattachées au port de Québec se distinguent de celles des autres ports du corridor Saint-Laurent du fait qu'elles sont beaucoup plus reliées que les autres à chacun des trois sous-ensembles.

Le corridor maritime du Saint-Laurent est en effet composé de plusieurs ports et infrastructures connexes. Le tableau suivant résume les parts de marché des principaux ports au sein du corridor, en fonction du tonnage de marchandises manutentionnées, et ce, selon les dernières données complètes disponibles. On y remarque que les installations de Québec sont les plus importantes en matière de transport de marchandises autres que conteneurisées, de même qu'au total du tonnage manutentionné.

TABLEAU 4 : PARTS DE MARCHÉ DES PORTS DU CORRIDOR SAINT-LAURENT – 2007

PORT	CONTENEURS	AUTRES MARCHANDISES	TOTAL
Baie-Comeau	0,0 %	8,3 %	7,1 %
Saguenay	0,0 %	0,4 %	0,3 %
Gaspé	0,0 %	0,1 %	0,1 %
Montréal	100,0 %	17,4 %	28,8 %
Pointe-au-Pic	0,0 %	0,2 %	0,1 %
Portneuf	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Québec	0,0 %	34,3 %	29,6 %
Gros-Cacouna	0,0 %	0,2 %	0,2 %
Sept-Îles	0,0 %	27,4 %	23,7 %
Sorel	0,0 %	8,5 %	7,3 %
Trois-Rivières	0,0 %	3,2 %	2,8 %
TOTAL	100,0 %	100,0 %	100,0 %

Source : Statistique Canada, Analyse SECOR.

Au-delà de son importance dans le transport de marchandises de vrac, le site de Québec se distingue également du fait qu'il est à la fois un port de transbordement et un port de destination. Les installations portuaires de la région de Québec accueillent donc des navires de cabotage assurant la navette entre les Grands lacs, ainsi que des navires océaniques reliant le Québec au reste du monde. Le port de Québec est d'ailleurs l'installation qui a les liens les plus importants avec la circulation de la voie maritime et des Grands Lacs.

En tant que port de transbordement, le port de Québec reçoit par laquiers du vrac rechargé à bord de navires océaniques à fort tirant d'eau et vice versa. Québec permet ainsi à des entreprises localisées dans le bassin des grands lacs de joindre efficacement et de manière concurrentielle des clients ou des fournisseurs situés dans une soixantaine de pays différents. La région joue le même rôle pour une série d'entreprises dispersées sur le territoire québécois, entreprises québécoises qui importent et exportent des marchandises diverses.

La région de Québec agit en quelque sorte comme une plateforme logistique intermodale terre-eau et fleuve-mer. Cette situation découle des avantages naturels de Québec (port le plus profond, situé près des Grands lacs, en amont du fleuve) et de la gamme des services offerts (transbordement, entreposage, transport de surface, services de soutien, etc.).

1.2.2 UNE PLACE IMPORTANTE AU SEIN DE L'ENSEMBLE DES PORTS CANADIENS

L'activité maritime et portuaire de la région de Québec n'est pas seulement importante à l'échelle des ports du Québec; elle occupe également une place significative à l'échelle canadienne, tant en ce qui concerne les marchandises que les croisières.

Au plan du tonnage total de marchandises manutentionnées, la région de Québec se retrouve ainsi au troisième rang canadien, presque à égalité avec Saint-John (Nouveau-Brunswick) au second rang. Le premier port canadien est sans conteste Vancouver (voir tableau qui suit). Cette région a capitalisé et continue de profiter de la croissance du trafic maritime en provenance ou à destination des pays asiatiques, en particulier de la Chine. La situation canadienne n'est pas très différente à cet égard de celle des États-Unis où les ports de la côte Ouest dominant également largement en termes de parts de marché. Fait également à noter, Québec est le port de la côte Est aux activités de vrac les plus diversifiées.

TABLEAU 5 : TONNAGE DES PRINCIPAUX PORTS CANADIENS
(2007, millions de tonnes)

PORTS	TONNES	PRINCIPALES MARCHANDISES
Vancouver*	82,7	Vrac solide, conteneurs, marchandises diverses
Saint John	27,0	Vrac liquide (pétrole, produits chimiques)
Québec	26,8	Hydrocarbures, céréales, minéraux, métaux, marchandises diverses
Montréal	26,0	Conteneurs, hydrocarbures, céréales, minéraux
Sept-Îles	21,4	Minerai de fer et alumine/ aluminium

* Inklus les ports de Vancouver, Fraser River et North Fraser.

Source : sites officiels des ports (août 2008), LeSaint-Laurent.com

Si les ports tournés vers l'Atlantique n'atteindront probablement pas la taille de leurs vis-à-vis du Pacifique, du moins à un horizon raisonnable, cela ne signifie nullement que leur potentiel de croissance soit limité, au contraire.

- Les échanges commerciaux sont appelés à poursuivre leur croissance au cours des prochaines années (quoique l'on puisse observer un ralentissement à court terme en raison de la conjoncture économique) et ce, dans toutes les régions du monde.
- Par ailleurs, l'appétit pour les ressources naturelles du Canada et du Québec va possiblement marquer une légère pause en 2009, mais la tendance de fond demeure favorable.
- De plus, le développement accéléré des pays situés à l'ouest de la Chine, comme l'Inde, le Vietnam et la Thaïlande, sera également favorable aux ports de la côte Est, comme Québec. La route de la traversée de l'Atlantique par le canal de Suez devient en effet plus compétitive que celle passant par le Pacifique pour toutes les marchandises qui proviennent ou sont destinées à des ports situés à l'ouest du port thaïlandais de Laem Chabang,

Par ailleurs, le port de Québec figure parmi les principaux ports canadiens en ce qui concerne les croisières internationales. Les ports de la Colombie-Britannique, notamment Vancouver, dominant à cet égard au Canada (voir tableau suivant). Ceux-ci affichent les plus hauts niveaux de trafic de passagers et profitent en particulier de leur situation de ports d'escale pour les croisières vers l'Alaska. Suivent les ports de l'Atlantique, avec, en tête, celui d'Halifax. Ces ports constituent notamment des escales sur les itinéraires Canada/Nouvelle-Angleterre, mais également sur le trafic généré par les navires d'expédition ou autres liaisons transatlantiques. Québec suit en tant que principal port d'escale du Saint-Laurent, très loin devant les autres destinations.

TABLEAU 6 : PRINCIPAUX PORTS CANADIENS EN TERMES DE TRAFIC DE PASSAGERS
(2007, passagers)

RANG	PORTS*	PASSAGERS
1	Vancouver	960 554
2	Victoria	324 000
3	Halifax	176 742
4	St-John	133 676
5	Prince Rupert	98 354
6	Québec	66 152
9	Montréal	28 688

Source : *La Contribution de l'industrie des croisières internationales à l'économie canadienne en 2007, Sommaire, Mars 2008, Business Research & Economic Advisors*

Comme nous le verrons plus loin, le potentiel de croissance additionnelle demeure très bon dans le secteur des croisières.

- Le marché des croisières est en effet appelé à poursuivre sa croissance au cours des prochaines années. Le port de Québec suit cette tendance et a vu doubler son nombre de croisiéristes depuis l'an 2000.
- Par ailleurs, on assiste actuellement à une mobilisation sans précédent des divers intervenants québécois concernés par les croisières sur le Saint-Laurent, visant à valoriser le potentiel de ce corridor.

1.3 LE DÉVELOPPEMENT DES INSTALLATIONS

La région de Québec n'occuperait pas cette place dans le réseau de transport maritime du Québec et du Canada si elle n'avait pas, en parallèle, travaillé de manière continue à l'amélioration de ses installations. Au cours des dernières années, des investissements majeurs ont été consacrés aux diverses infrastructures maritimes et portuaires, afin de soutenir la croissance des trafics de marchandises et de personnes. Ces investissements ont été réalisés autant sur les installations privées que fédérales.

Les installations maritimes et portuaires de la région de Québec peuvent être réparties en trois grandes catégories :

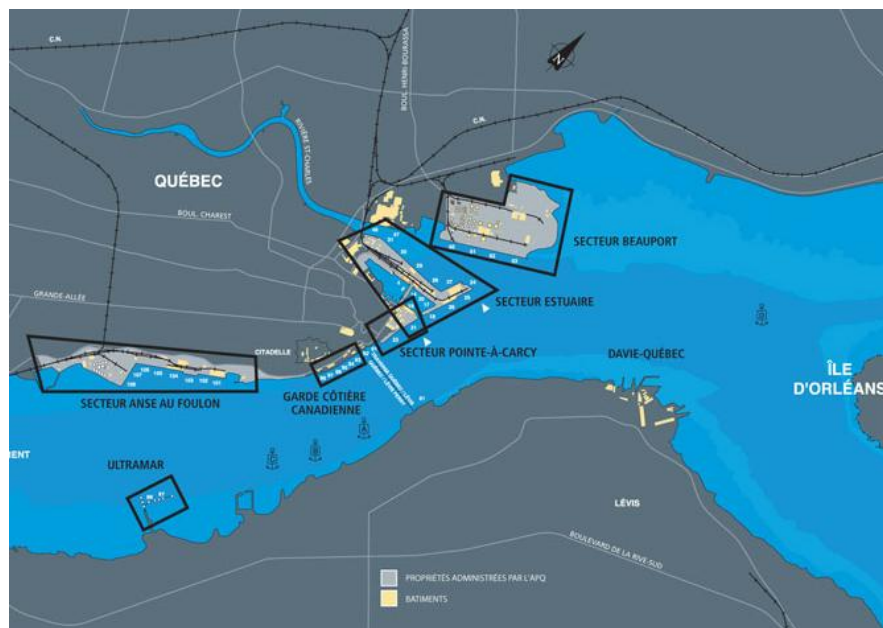
- les espaces aménagés et gérés par l'APQ;

- les installations louées par l'APQ à des entreprises qui en font la gestion, notamment certains terminaux qui ont des baux à long terme (ex. Bunge du Canada, Société canadienne de sel, Béton Provincial, Coop Fédérée de Québec, Centre de distribution de Sillery, CanTerm, etc.);
- les installations privées, notamment celles d'Ultramar, de Chantiers Davie et de Paper White Birch.

Ces installations sont regroupées en cinq secteurs portuaires :

- le secteur de la Pointe-à-Carcy, consacré aux bateaux de croisières et aux navires militaires;
- le secteur Est de Beauport, pour les vrac solides et liquides;
- le secteur de l'Estuaire, spécialisé en chargement / déchargement de céréales, de ciment et de marchandises générales;
- le secteur de l'Anse au Foulon, pour le vrac solide et les marchandises générales;
- la rive Sud, qui regroupe les installations privées d'Ultramar et des Chantiers Davie.

FIGURE 3 : CARTOGRAPHIE DES INSTALLATIONS DU PORT DE QUÉBEC



Les investissements réalisés au cours des trois dernières années par l'ensemble des acteurs du Port dans ses installations ont dépassé 150 millions de \$. Ils ont permis de faire face à la croissance récente du trafic de marchandises et de personnes. Cependant, les défis demeurent importants en ce qui concerne les installations. Plusieurs des actifs existants sont vieillissants et

les besoins en entretien préventif et en amélioration des installations sont importants, sans compter les pressions significatives sur les capacités, en particulier si l'on considère le potentiel de marché visé par les acteurs portuaires et maritimes de la région.

La compétitivité et l'attrait du port de Québec sont évidemment cruciaux pour plusieurs acteurs intervenant dans la communauté maritime de la région. Nous allons maintenant voir qui sont ces acteurs et, par la suite, quelles sont les retombées économiques que génèrent leurs activités pour le Québec et le Canada.

2. LA MÉTHODOLOGIE D'ANALYSE DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

La présente section décrit l'approche méthodologique retenue pour évaluer les retombées économiques associées au Port de Québec et à la communauté maritime de la région. Elle présente successivement le contour d'évaluation des impacts et la démarche utilisée.

2.1 CONTOUR DE L'ÉVALUATION DES IMPACTS ÉCONOMIQUES

L'objectif global de l'étude était d'évaluer, pour l'année financière 2007, l'importance et les retombées économiques des activités maritimes et portuaires de la communauté maritime du port de Québec. Ces impacts devaient être mesurés tant pour l'économie québécoise que canadienne.

Pour ce faire, il a fallu déterminer au départ le contour des intervenants considérés comme gravitant autour des activités du Port de Québec, ou encore, comme faisant partie de la communauté maritime de la région. Ces intervenants sont définis dans l'étude comme étant les « premiers acteurs » de la communauté maritime du Port de Québec. Ces « premiers acteurs » peuvent être regroupés autour de trois grands types d'activités :

- Transport maritime de marchandises
 - armateurs;
 - agences maritimes;
 - transitaires;
 - transport ferroviaire;
 - transport routier;
 - Administration portuaire de Québec;
 - terminaux et entreposage;
 - Association des employeurs maritimes;
 - services connexes : remorquage, pilotage, livraison de carburant, nettoyage, fournitures maritimes, réparations de bateaux et services de sécurité.
- Transport maritime de personnes
 - lignes de croisières internationales;
 - croisières excursions;
 - traversier.
- Reste de la communauté maritime
 - Chantiers Davie;
 - sièges sociaux des premiers acteurs;
 - agences gouvernementales et associations active dans le secteur maritime.

Les impacts économiques associés aux activités de ces « premiers acteurs » ont donc été évalués. En ce qui concerne les impacts économiques mesurés, on peut distinguer trois grands types d'effets :

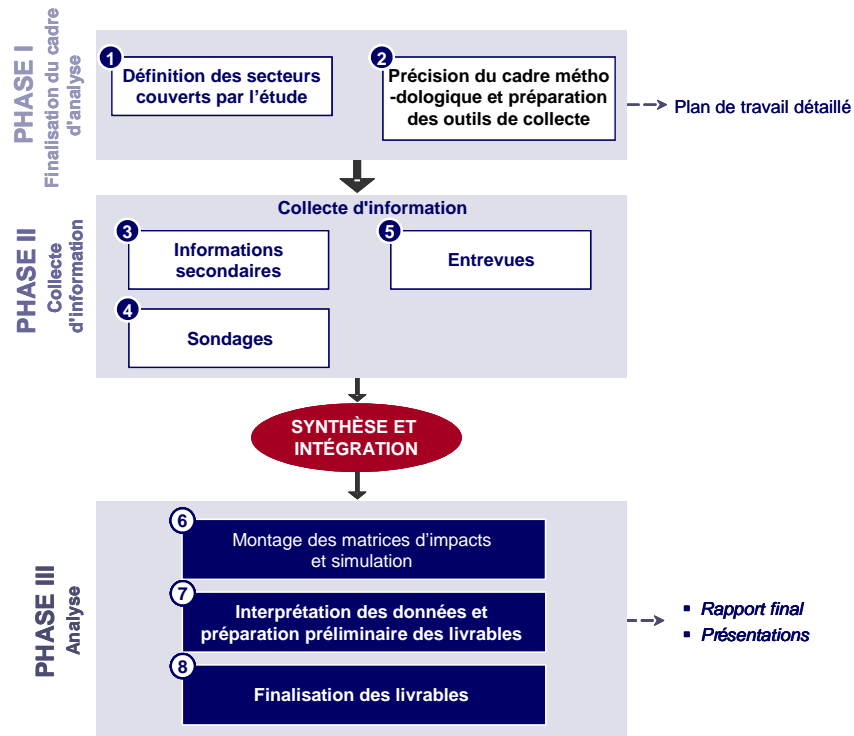
- Les effets **directs** correspondent aux « effets revenus » directement attribuables aux dépenses engagées par les « premiers acteurs » de la communauté maritime du Port de Québec. Ces « premiers acteurs » correspondent aux entreprises directement impliquées dans les activités maritimes et portuaires. Les effets directs prennent la forme d'emplois⁶, de salaires avant impôts versés aux employés de ces entreprises, de même que d'autres revenus bruts générés (profits, amortissements, taxes foncières). La somme de ces effets revenus correspond à la valeur ajoutée, ou encore à la véritable création de richesse réalisée sur le territoire. Les effets directs se limitent aux hausses de revenus chez les « premiers acteurs » de la communauté.
- Les effets **indirects** correspondent aux effets revenus chez les fournisseurs des « premiers acteurs » de la communauté maritime du Port de Québec. Ils résultent de la demande de biens et services engendrée par les activités maritimes et portuaires dans d'autres secteurs industriels (services professionnels, commerce, services financiers, équipements...). Les effets indirects prennent aussi la forme de valeur ajoutée, c'est-à-dire de salaires avant impôts et d'autres types de revenus bruts. Ils se limitent aux hausses de revenus chez les fournisseurs et leurs employés.
- Les effets **induits** sont liés à l'accroissement de l'activité économique provenant des dépenses de consommation réalisées suite aux hausses de revenus, directes et indirectes, précédemment citées. Ces effets correspondent à l'impact des dépenses personnelles de consommation dans l'économie (alimentation, achat de biens, divertissement et loisirs, etc.). Ils se limitent aux dépenses supplémentaires découlant de l'augmentation des revenus des travailleurs. Pour rester comparable à d'autres analyses réalisées pour des administrations portuaires, l'évaluation des retombées économiques a donc inclus les effets induits. Ces effets induits sont toutefois mesurés séparément, afin de permettre des comparaisons avec et sans ces effets.

⁶ Dans ce document, les emplois soutenus sont toujours exprimés en termes d'années-personnes. Une année-personne correspond au nombre d'heures normalement travaillées pendant un an par une personne dans le secteur concerné. Cette unité de mesure constitue une normalisation du travail annuel d'une personne et ne correspond pas nécessairement au nombre d'employés (qui peut être plus faible si l'on tient compte du temps supplémentaire, ou plus élevé si l'on considère le temps partiel). Les données doivent être interprétées en charge de travail plutôt qu'en comptabilisation d'emplois.

2.2 DÉMARCHE D'ÉVALUATION DES IMPACTS ÉCONOMIQUES

L'approche globale est présentée dans le schéma qui suit.

FIGURE 4 : APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE



ÉTAPE 1 : DÉFINITION DES SECTEURS COUVERTS PAR L'ÉTUDE

Le mandat a débuté par une période de finalisation du cadre d'analyse et des paramètres de l'étude. Cette étape a permis de préciser, dans un premier temps, le contour des activités de l'industrie et de procéder, dans un deuxième temps, à une définition fine des outils méthodologiques.

Dans la présente étude, le contour de base est le suivant :

- en ce qui concerne le contour du territoire d'impacts, la région d'analyse est la région de Québec (incluant les deux rives). Ce territoire est plus étroit que celui couvert dans l'étude de 1995 (qui allait de Tadoussac à Portneuf), mais est davantage lié à la « sphère d'influence » de l'APQ;

- pour ce qui est du contour des activités couvertes, l'analyse est plus large que celle de 1995. Le contour inclut par conséquent le transport maritime de marchandises, le transport maritime de personnes et le reste de la communauté maritime.

ÉTAPE 2 : PRÉCISION DU CADRE MÉTHODOLOGIQUE ET PRÉPARATION DES OUTILS DE COLLECTE

SECOR a finalisé à cette étape la méthodologie utilisée. Celle-ci a été alignée sur les besoins d'information essentiels à une bonne utilisation des modèles intersectoriels (soit les modèles « input-output » de l'Institut de la statistique du Québec et de Statistique Canada). Les retombées économiques recherchées par l'APQ nécessitaient l'utilisation de ces modèles. Pour que les résultats issus de ces outils de simulation soient suffisamment rigoureux et précis, il importait cependant de colliger une information pertinente. Pour procéder à l'évaluation des retombées économiques statiques, il a donc fallu effectuer une enquête directe auprès des « premiers » acteurs du secteur, l'information secondaire disponible ne permettant pas d'accéder aux données essentielles à la mesure recherchée.

C'est aussi à cette étape qu'ont été développés et approuvés les outils méthodologiques (listes des acteurs, questionnaires pour les enquêtes/sondages externes, guides d'entrevues, etc.). De plus, une revue détaillée de la liste des partenaires et des clients de l'APQ a été réalisée. Un total de 114 entreprises et organismes identifiés par l'APQ ont été retenus dans la base de données SECOR (à noter que certaines entreprises peuvent intervenir dans plusieurs secteurs d'activités). Cette analyse a également permis de cerner les acteurs les plus importants. Cette connaissance préalable des acteurs majeurs était cruciale pour déterminer les répondants incontournables de l'étude.

ÉTAPES 3 À 5 : COLLECTE D'INFORMATION

Informations secondaires

SECOR a d'abord utilisé l'ensemble des documents pertinents existants à l'APQ. Nous avons toutefois également élargi la liste de documents de référence pour établir le portrait industriel recherché et pour être en mesure de comparer les impacts économiques du port de Québec avec d'autres ports du monde, notamment en Europe et en Amérique du Nord, cette comparaison devant servir d'outils de validation/confrontation de nos résultats.

Certaines publications ou sources de données officielles ont été utilisées pour décrire et positionner le port de Québec par rapport à d'autres installations « concurrentes », pour présenter les perspectives de trafic maritime, notamment sur les marchés cibles de l'APQ, de même que pour esquisser le profil des principales entreprises gravitant autour des installations.

Sondages

La plupart des informations recherchées étant de nature privée (ou n'étant pas disponibles directement auprès des compagnies publiques), telles que les ventes, le niveau d'emploi et les dépenses liées aux activités du port de Québec, le recours au sondage s'est avéré la technique la plus appropriée et la plus efficace pour recueillir ce type de données. Deux types de questionnaires ont été envoyés aux acteurs de la base de données qui, pour l'exercice, ont été divisés en deux groupes : transport maritime de marchandises et transport maritime de personnes. Le questionnaire approprié a été distribué à chacun des acteurs identifiés, selon leur catégorie, par courriel ou télécopieur, au mois de septembre 2008. Les acteurs du reste de la communauté maritime ont été sondés par téléphone.

Les données financières recueillies concernaient les emplois, investissements et dépenses associés au secteur de transport du port de Québec, ainsi que les types de marchandises transportées. Le taux de réponse obtenu a été de 67 % (76 répondants) sur un échantillon de départ de 114 entreprises ou organismes. Il s'agit d'un taux de réponse appréciable. Le niveau de collaboration pour les entreprises ou organismes « incontournables » est également très élevé (92 %) avec 11 répondants sur 12 participants.

Afin d'assurer la fiabilité et la comparabilité des résultats entre entreprises, des rappels téléphoniques ont été effectués suite à la réception des questionnaires complétés pour valider certaines réponses et demander de plus amples informations lorsque cela s'avérait nécessaire.

Entrevues

Douze (12) entrevues ont également été conduites avec certains des acteurs les plus importants dans le but d'obtenir davantage d'informations sur les relations entre les acteurs, afin de pouvoir pousser plus loin l'analyse et mieux caractériser les effets indirects. Ces entrevues nous ont permis de faire un usage stratégique des données primaires et secondaires recueillies et de valider, approfondir et conceptualiser les informations fournies par les questionnaires.

ÉTAPES 6, 7 ET 8 : ANALYSE

Montage des matrices d'impacts et simulation

Les informations colligées aux étapes précédentes ont permis de construire les vecteurs de dépenses utilisés dans les modèles de simulation input-output. Cette étape a consisté essentiellement à organiser les données obtenues et à les valider. Celles-ci ont également été structurées de manière à procéder aux simulations nécessaires auprès de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) et de Statistique Canada. Les deux modèles ont été employés, même si celui de

Statistique Canada fournit des évaluations pour le territoire québécois. L'utilisation de l'ISQ nous paraissait importante car ce modèle est plus à jour que celui de Statistique Canada, notamment en ce qui concerne la prise en considération de l'évolution des prix et des structures de taxation.

Les hypothèses de base

L'évaluation des retombées économiques réalisée s'est appuyée sur un certain nombre d'hypothèses de base, dont les principales sont les suivantes :

- L'analyse a été effectuée sur la base des données financières 2007 recueillies auprès des « premiers » acteurs à l'aide de questionnaires et d'entrevues téléphoniques ou en personne.
- L'analyse a été effectuée sur la base de la structure industrielle québécoise intégrée au modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec de 2007. Les retombées pourraient varier si la structure moyenne se transformait.
- L'analyse a été effectuée sur la base de la structure de taxation de 2007. Les retombées fiscales pourraient évidemment différer si des modifications étaient apportées aux régimes fiscaux et aux taux de taxation.
- L'analyse a été réalisée sur la base de la disponibilité ou non de ressources au Québec pour répondre aux besoins des activités portuaires et maritimes du port de Québec. L'évaluation des retombées a pris en compte la situation géographique des fournisseurs.

Par ailleurs, SECOR a préféré opter pour la prudence lorsque des hypothèses additionnelles devaient être émises. Ainsi, les résultats peuvent être qualifiés de conservateurs, eu égard à ces autres postulats.

Interprétation des résultats et préparation préliminaire des livrables

Cette étape visait à analyser, interpréter et synthétiser les résultats de façon globale. Afin de s'assurer que le montage des matrices d'impacts et les simulations étaient justes, une validation a été effectuée en comparant les données obtenues aux impacts économiques d'autres secteurs portuaires et maritimes, ou à celles provenant des études antérieures réalisées pour le port de Québec. Cette étape a enfin donné lieu à la rédaction du présent document rassemblant l'ensemble de l'information pertinente.

3. LES IMPACTS ÉCONOMIQUES GLOBAUX

Cette section présente une synthèse des retombées économiques associées aux divers types de transport et d'activités. Cette contribution globale des activités maritimes et portuaires de la région de Québec est ensuite comparée à celle d'autres secteurs d'activités économiques présents sur le territoire.

3.1 LES IMPACTS GLOBAUX POUR LA RÉGION DE QUÉBEC

Si l'on s'attache d'abord aux impacts totaux dans la région de Québec, on notera sans surprise que territoire de la Capitale-Nationale est la principale bénéficiaire des retombées mesurées. Les opérations des « premiers » acteurs du secteur maritime et portuaire de Québec y sont fortement concentrées, sans compter que plusieurs de leurs fournisseurs de biens et services sont localisés sur le territoire. Et l'on ne compte pas ici les activités d'exploitation des entreprises clientes localisées dans la région, qui, dans certains cas, sont majeures (par exemple, Ultramar ou Stadacona).

En 2007, les dépenses totales réalisées par les « premiers » acteurs dans la région de Québec s'élevaient à 563,8 millions de dollars. De plus, les investissements en capital de ces acteurs pour cette même année atteignaient 38,7 millions \$. À noter que ces dépenses et ces investissements ne représentent pas la valeur ajoutée ou la création nette de richesse dans l'économie. Certains fournisseurs des « premiers acteurs » s'approvisionnent auprès de firmes localisées à l'extérieur du territoire. Ces « fuites » ne contribuent pas à accroître les revenus des agents économiques d'ici.

En 2007, l'ensemble de la communauté maritime et portuaire de la région de Québec employait l'équivalent de 3 034 personnes-années dans la région immédiate de la Capitale. La masse salariale, avant bénéfices marginaux et impôts, versée à ces travailleurs localisés dans la région de Québec atteignait 172,1 millions \$ pour cette même année. Rappelons que ces impacts n'incluent pas les effets générés chez les fournisseurs des entreprises portuaires et maritimes. Ils correspondent uniquement aux impacts directs. La **valeur ajoutée directe** découlant des activités portuaires et maritimes de Québec s'élevait par ailleurs à 295,4 millions \$ pour la région de Québec.

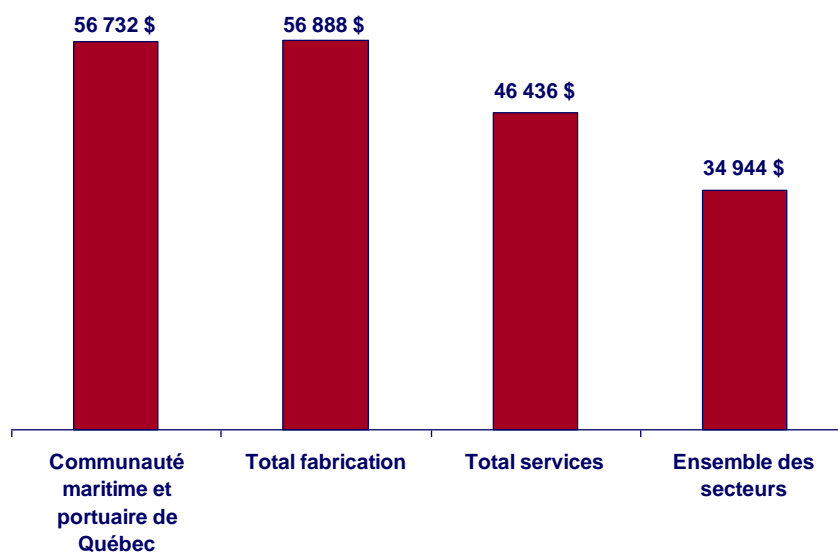
TABLEAU 7 : IMPACTS ÉCONOMIQUES DIRECTS ASSOCIÉS AUX ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES DU PORT DE QUÉBEC POUR LA RÉGION DE QUÉBEC - 2007

CATÉGORIES	TOTAL
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	295,4
• Salaires et traitements avant impôts (M\$)	172,1
• Autres revenus avant impôts (M\$)	123,2
Main-d'œuvre (personnes-années)	3 034

Source : estimations à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

La part des emplois directs localisés dans la région de Québec est estimée à 89 % du total des emplois directs de l'ensemble du Québec. Les emplois directement soutenus par la communauté maritime et portuaire de Québec sont, au demeurant, très bien rémunérés. Le salaire annuel moyen versé à ces employés, tous domaines d'activités confondus, s'élevait ainsi à 56 732 \$ en 2007. Le schéma qui suit compare ce niveau de rémunération avec celui offert au Québec dans les grandes catégories de secteurs industriels. On est immédiatement frappé par la qualité de la rémunération offerte aux employés du secteur.

FIGURE 5 : COMPARAISON DES RÉMUNÉRATIONS ANNUELLES MOYENNES VERSÉES DANS CERTAINS SECTEURS INDUSTRIELS SÉLECTIONNÉS
(ensemble du Québec, 2007, \$)



Source : Analyse SECOR à partir de données de Statistique Canada.

Par ailleurs, on peut estimer la part des emplois indirects de l'ensemble du Québec qui sont localisés dans la région de Québec. Cette estimation est basée sur les types de fournisseurs sollicités par la communauté portuaire et maritime et sur les informations transmises par les principales organisations quant à la localisation de leurs fournisseurs. Sur cette base, il est estimé que près de 1 618 emplois indirects se retrouvent dans la région de Québec. Ce total correspond à 71 % des emplois indirects de l'ensemble du Québec. Le total des emplois directs et indirects soutenus dans la région de Québec atteindrait ainsi 4 562 années-personnes.

On peut aussi isoler les emplois induits qui se retrouvent dans la région de Québec. Une bonne partie de ces impacts sont en effet liés à des achats dans les commerces locaux et en dépenses de services personnels. Si l'on s'attarde aux premiers fournisseurs sollicités par les dépenses de consommation des travailleurs québécois, on peut estimer les effets induits à 1 068 emplois années-personnes supplémentaires pour la région de Québec. Le total des effets directs, indirects et induits s'élèverait à 5 720 emplois années-personnes, ou 77,5 % des emplois totaux de l'ensemble du Québec.

TABLEAU 8 : MAIN-D'OEUVRE DIRECTE, INDIRECTE ET INDUITE ASSOCIÉE AUX ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES DU PORT DE QUÉBEC POUR LA RÉGION DE QUÉBEC - 2007

CATÉGORIES	DIRECTE	INDIRECTE	DIRECT ET INDIRECT	INDUIT	TOTAL
Main-d'œuvre (personnes-années)	3 034	1 618	4 562	1 068	5 720

Source : estimations à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

Par ailleurs, les retombées en termes d'emplois de 2008 seront très certainement supérieures à celles estimées en 2007. Trois facteurs ont principalement contribué à cette hausse :

- légère augmentation du volume de marchandises manutentionnées à Québec;
- hausse significative du nombre de croisiéristes internationaux;
- hausse importante du nombre d'employés chez Chantiers Davie.

TABLEAU 9 : FACTEURS CONTRIBUANT À LA HAUSSE DE RETOMBÉES POUR 2008

	2007	2008	VARIATION
• Volume de marchandises manutentionnées	26 793 439	27 164 952	1,4%
• Nombre de croisiéristes	93 759	113 530	21%
• Nombre d'employés aux Chantiers Davie	263	928	+665 emplois

Source : estimations à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

Parmi les volumes de marchandises ayant le plus contribué à la croissance observée en 2008, on retrouve les minerais et concentrés de fer, le coke métallurgique ainsi qu'un bon nombre de marchandises desservant les industries de la sidérurgie, des transports, de la construction et de l'agroalimentaire⁷.

En tenant compte de ces informations 2008, le nombre d'emplois directs soutenus dans la région de Québec passerait à 3 802 pour l'année qui vient de se terminer. Cet ajustement considère l'impact de deux des facteurs précédents (volume de marchandises et Davie) car les dépenses additionnelles des croisiéristes ne contribuent pas aux emplois directs, mais plutôt aux emplois indirects (leurs effets sont intégrés dans le tableau 11).

TABLEAU 10 : MAIN D'ŒUVRE DIRECTE ASSOCIÉS AUX ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES DU PORT DE QUÉBEC POUR LA RÉGION DE QUÉBEC – 2007 ET 2008

MAIN D'ŒUVRE DIRECTE	TOTAL
Main-d'œuvre (personnes-années) – 2007	3 034
Main-d'œuvre (personnes-années) - 2008	3 802

Source : estimations à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

Par ailleurs, le nombre d'emplois directs et indirects soutenus dans la région de Québec augmenterait à près de 5 853 en 2008, en considérant l'impact des trois facteurs précédents. Ce nombre grimpe à 7 223 en incluant les effets induits. Il s'agit par conséquent d'une hausse notable (+26,2%).

TABLEAU 11 : MAIN-D'ŒUVRE DIRECTE ET INDIRECTE ASSOCIÉE AUX ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES DU PORT DE QUÉBEC POUR LA RÉGION DE QUÉBEC - 2007

CATÉGORIES	DIRECTE	INDIRECTE	DIRECT ET INDIRECT	INDUIT	TOTAL
Main-d'œuvre (personnes-années) – 2007	3 034	1 618	4 562	1 068	5 720
Main-d'œuvre (personnes-années) - 2008	3 802	2 051	5 853	1 370	7 223

Source : estimations à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

Par ailleurs, il convient de rappeler que cette évaluation ne tient pas compte des emplois localisés dans la région de Québec chez les clients ultimes du transport de marchandises. Ainsi, les activités d'exploitation de certaines entreprises dépendent plus étroitement du transport maritime (par exemple, Ultramar) Le transport maritime est en effet essentiel à l'importation d'intrants clés et/ou l'exportation de leurs produits finis. Ces emplois ne sont pas considérés, mais sont

⁷ 2008 : l'année de tous les records pour le Port de Québec, Communiqué de Presse, 5 janvier 2009.

aussi liés à la présence d'installations portuaires dans la région de Québec. Enfin, cette évaluation ne tient pas compte des impacts associés à la navigation de plaisance.

3.2 LES IMPACTS GLOBAUX POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC ET DU CANADA

La **valeur ajoutée directe et indirecte** générée dans l'ensemble de l'économie québécoise est évidemment plus grande que celle mesurée pour la seule région de Québec. La présence de fournisseurs ailleurs au Québec et la localisation de certains emplois des « premiers acteurs » du système hors de la région de Québec expliquent cette situation. L'ensemble des activités de la communauté maritime et portuaire de la région de Québec représentaient ainsi une valeur ajoutée estimée à 489,8 millions de dollars en 2007 pour l'ensemble du Québec. Ces impacts tiennent compte des répercussions autant chez les « premiers » acteurs de la communauté que chez leurs fournisseurs de biens et services. Par ailleurs, les entreprises ou organismes directement engagés dans les activités maritimes et portuaires employaient au total l'équivalent de 5 682 personnes-années au Québec.

Le reste du Canada profite également des activités réalisées par la communauté maritime et portuaire de la région de Québec; des fournisseurs des entreprises de Québec sont localisés ailleurs au Canada, sans compter qu'une partie importante du trafic de marchandises passant par Québec provient des ou est destiné aux Grands lacs et, par conséquent, est réalisée par des entreprises maritimes du reste du Canada. La **valeur ajoutée directe et indirecte** découlant de l'ensemble des activités du secteur maritime et portuaire de la région de Québec s'élevait ainsi à 597,0 millions de dollars pour l'ensemble du Canada. Par ailleurs, cette activité soutenait l'équivalent de 6 845 personnes-années au Canada.

TABLEAU 12 : IMPACTS ÉCONOMIQUES DIRECTS ET INDIRECTS ASSOCIÉS AUX ACTIVITÉS DU SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE DU PORT DE QUÉBEC POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC ET DU CANADA - 2007

	TOTAL DIRECT ET INDIRECT
QUÉBEC	
Main-d'œuvre (personnes-années)	5 682
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	489,8
Revenus du gouv. du Québec (M\$)	83,8
CANADA	
Main-d'œuvre (personnes-années)	6 845
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	597,0
Revenus du gouv. du Canada (M\$)	40,8

Source : estimations à partir de simulations de Statistique Canada.

Les retombées économiques peuvent également être mesurées en intégrant **les effets induits**. Les analyses des retombées économiques réalisées pour les autorités portuaires d'autres territoires incluent en quasi-totalité les effets induits. Rappelons que les effets induits correspondent aux retombées économiques découlant des dépenses de consommation réalisées par les individus dont les emplois sont directement ou indirectement liés au secteur maritime et portuaire de la région de Québec. En d'autres mots, les revenus de travail générés par le secteur chez les employés des « premiers » acteurs ou de leurs fournisseurs, vont donner lieu à des dépenses personnelles de consommation qui stimuleront, à leur tour, l'emploi dans des commerces, des firmes de services, le secteur des loisirs, etc.

Ces retombées peuvent toutefois être sujettes aux critiques puisqu'elles supposent que les individus qui obtiennent un emploi dans le cadre de ces activités n'auraient pas eu de sources de revenus de rechange et n'auraient donc pas encouru ces dépenses de consommation. Compte tenu des régimes de soutien du revenu et des pénuries de main-d'œuvre dans certains domaines, on comprend que ces dépenses auraient lieu, en partie, avec ou sans le secteur portuaire de la région de Québec. Par contre, les effets induits sont beaucoup plus pertinents dans des situations où le taux de chômage demeure élevé et/ou lorsque les activités ne pourraient être réalisées par d'autres entreprises présentes sur le même territoire. Comme ces situations prévalent en partie et compte tenu que les autres études incluent ces effets, nous avons mesuré ceux-ci. Cependant, nous les présentons toujours séparément, afin de pouvoir établir l'envergure des impacts avec ou sans les effets induits.

Il convient de rappeler que la rémunération versée par les acteurs du secteur maritime et portuaire est élevée, ce qui stimule d'autant les effets induits. Le tableau qui suit reprend les résultats pour le Québec et le Canada en y intégrant des effets induits. Les impacts totaux découlant des activités de la communauté maritime s'élevaient ainsi à 601,4 millions de dollars pour l'ensemble du Québec (7 380 personnes-années au Québec) et 786,3 millions de dollars pour le Canada (9 750 personnes-années au Canada).

TABLEAU 13 : IMPACTS ÉCONOMIQUES TOTAUX INCLUANT LES EFFETS INDUITS ASSOCIÉS AUX ACTIVITÉS DU SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE DU PORT DE QUÉBEC, POUR L'ENSEMBLE DU QUÉBEC – 2007

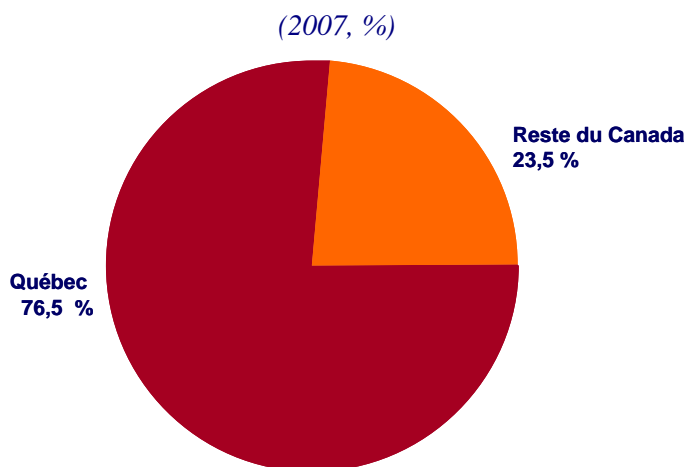
	TOTAL INCLUANT LES INDUITS
QUÉBEC	
Main-d'œuvre (personnes-années)	7 380
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	601,4
Revenus du gov. du Québec (M\$)	108,2
CANADA	
Main-d'œuvre (personnes-années)	9 750
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	786,3
Revenus du gov. du Canada (M\$)	54,9

Source : estimations à partir de simulations de Statistique Canada.

LA RÉPARTITION DES RETOMBÉES SELON LA SITUATION GÉOGRAPHIQUE

La figure qui suit illustre la répartition des retombées économiques canadiennes (totales et incluant les effets induits) selon leur situation géographique. Le Québec en capte évidemment la plus grande partie, soit plus de 75 %, mais le reste du Canada profite également des activités maritimes et portuaires menées à Québec. En effet, 2 370 emplois sont soutenus dans le reste du Canada et la valeur ajoutée générée hors du Québec est évaluée à 185 millions de dollars en 2007, soit 23,5 % du total des retombées en dollars.

FIGURE 6 : RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA VALEUR AJOUTÉE ASSOCIÉE AUX ACTIVITÉS PORTUAIRES ET MARITIMES DU PORT DE QUÉBEC



Source : analyse SECOR à partir de simulations de l'Institut de la statistique du Québec.

3.3 LA COMPARAISON AVEC LES AUTRES SECTEURS INDUSTRIELS

LA COMPARAISON AVEC D'AUTRES SECTEURS INDUSTRIELS DE LA RMR DE QUÉBEC

Si le secteur portuaire et maritime est établi de longue date dans la région de Québec, son importance actuelle reste, pour une bonne part, méconnue. Pourtant sa contribution est significative à bien des égards. Avec ses 3 133 emplois directs⁸, près d'un emploi sur 100 dans la Capitale-Nationale est soutenu par les activités de la communauté portuaire et maritime de la région. Si l'on observe la base économique du territoire, l'apport est encore plus important. Ainsi, le secteur maritime et portuaire se compare très favorablement en termes d'emplois à n'importe quel secteur de la fabrication de la région. La communauté maritime et portuaire n'a rien non plus à envier aux grands domaines de services de la Capitale. Les emplois de ce secteur

⁸ Pour cette dernière section, il s'agit du nombre d'emplois incluant les emplois à temps partiel et non les emplois en équivalent temps plein (ou personnes-années) afin d'établir une comparaison juste avec les autres secteurs.

équivalent en effet à près de 10 % des emplois générés par chacun des secteurs suivants : l'administration publique, les soins de santé, ou encore, le tourisme⁹.

TABLEAU 14 : EMPLOIS DU SECTEUR MANUFACTURIER, RÉGION CAPITALE-NATIONALE, 2006

CATÉGORIES	EMPLOIS (000)
Production de biens	56,8
Agriculture	2,8
Foresterie, pêche, mines	0,9
Construction	3,2
Services publics	11,8
Fabrication, dont :	37,4
<i>Alimentation, boissons et produits du tabac</i>	4,6
<i>Produits métalliques</i>	4,2
<i>Produits en bois et meubles</i>	3,9
<i>Matériel de transport et machines</i>	3,9
<i>Papier et impression</i>	3,7
<i>Produits minéraux non métalliques</i>	2,7
<i>Produits en caoutchouc et plastique</i>	1,7
<i>Produits informatiques et électroniques</i>	1,6
Services	288,3
<i>Commerce</i>	58,6
<i>Soins de santé et assistance sociale</i>	45,4
<i>Administration publique</i>	39,5
<i>Hébergement et restauration</i>	25,3
<i>Services d'enseignement</i>	23,8
<i>Services professionnels et techniques</i>	20,9
<i>Information, culture et loisirs</i>	13,0
<i>Services aux entreprises</i>	11,8
<i>Transport et entreposage</i>	11,0
TOTAL	345,1

Source : Institut de la statistique du Québec

Toutefois, il importe d'ajouter que la contribution économique globale de la communauté maritime et portuaire de Québec est plus importante que sa seule part relative en emplois directs. Comme mentionné précédemment, ce secteur offre une rémunération plus élevée que la

⁹ Le nombre d'emplois soutenus par l'industrie touristique était évalué à 32 500 en 2006 (source Conference Board).

moyenne des autres secteurs de la région. De plus, le multiplicateur d'emplois chez les fournisseurs est plus élevé que celui observé chez plusieurs des secteurs en comparaison précédents. Ainsi, on estime que la communauté maritime et portuaire contribue à près de 2% des revenus de travail de l'ensemble de la région de Québec. Cette part serait même un peu plus élevée si on s'attardait à la contribution en termes de PIB régional.

LA PART DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LA VILLE DE QUÉBEC

Les activités maritimes et portuaires de la région de Québec occupent aussi une place majeure dans le transport global de marchandises de la région. Une étude récente a évalué les emplois soutenus par l'ensemble des activités de « logistique-transport » liées à la circulation des marchandises dans la région¹⁰. Cette étude estime à 5 200 le nombre d'emplois associés au transport de marchandises dans la Capitale-Nationale. Or, avec ses 1 172 emplois soutenus, le transport maritime représente plus de 20 % de l'ensemble de ces activités.

**TABLEAU 15 : EMPLOIS RELIÉS AU TRANSPORT DE MARCHANDISES
RÉGION DE LA CAPITALE-NATIONALE, 2005**

CATÉGORIES	NOMBRE D'EMPLOIS
Total	5 220

Source : étude Tecsalt

La contribution économique globale du transport maritime est plus importante que son poids relatif dans l'emploi. Au-delà des niveaux de rémunération versée, une partie importante de la clientèle de la communauté maritime et portuaire de Québec est située hors de la région et même hors du Québec. Cette proportion est beaucoup plus large que dans le reste du secteur « logistique-transport » de la région. Ces activités avec des clients extérieurs correspondent à une injection de revenus dans l'économie régionale et québécoise. Le système maritime et portuaire de la région de Québec est en quelque sorte un exportateur de services.

¹⁰ TECSULT, Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière Appalaches et de la Capitale-Nationale, avril 2006

EN CONCLUSION

L'Administration portuaire de Québec s'est donné pour mission de favoriser et développer le commerce maritime, servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada et assurer la rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement. Le développement et la prospérité économique sont donc au cœur de la raison d'être de l'APQ.

Cet aspect est bien réel si l'on considère les bénéfices économiques générés par les activités inhérentes au secteur portuaire et maritime de la capitale. La nature et l'envergure des activités économiques associées à ce secteur sont significatives et en progression. La région de Québec demeure aujourd'hui l'une des principales pièces de l'infrastructure maritime et portuaire du Québec et du Canada. Ses activités sont particulièrement bien intégrées à celles du corridor de commerce Ontario-Québec, tout en étant parfaitement arrimées à la demande croissante observée depuis quelques années sur le plan des échanges internationaux de ressources naturelles et celui des croisières internationales. Sa contribution à la richesse économique de la région de Québec pourrait même continuer de croître puisque les perspectives en matière de transport maritime de marchandises et de personnes restent très favorables pour les années à venir.