

ÉVALUATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES DE QUÉBEC

Administration portuaire de Québec



En collaboration avec :



Secrétariat à la
Capitale-Nationale
Québec



Table des matières

Sommaire exécutif	1
Les retombées économiques pour la région de Québec	1
Les retombées économiques pour le Québec et le Canada	2
Des retombées économiques structurantes pour la région de Québec	3
Introduction et contexte	4
1. Les activités maritimes et portuaires de Québec	5
Un levier important des échanges commerciaux du Québec et du Canada	6
Un contexte économique difficile pour le transport maritime de marchandises dans le monde	9
Une destination de choix pour un nombre croissant de croisiéristes	12
2. Les retombées économiques des activités maritimes et portuaires	15
2.1 Les impacts pour la région de Québec	15
2.2 Les impacts économiques pour l'ensemble du Québec et du Canada	17
3. Les retombées économiques structurantes	20
3.1 Des entreprises dynamiques et en croissance	20
3.2 Une diversification accrue pour l'économie de la région de Québec	23
3.3 Des investissements significatifs	25
Conclusion	25
La méthodologie d'analyse des retombées économiques	27
Contour de l'évaluation des impacts économiques	27
Les hypothèses de base des évaluations réalisées	30

Sommaire exécutif

L'Administration portuaire de Québec a confié à KPMG le mandat de procéder à une évaluation des retombées économiques associées aux activités de la communauté maritime et portuaire de Québec. KPMG a estimé par enquête les retombées économiques des activités maritimes, portuaires et connexes gravitant autour du Port de Québec tout en établissant la nature et l'envergure de l'ensemble des retombées économiques générées par ces activités. Les estimations ont été réalisées à trois niveaux, soit pour la région de Québec, pour la province de Québec et pour le Canada

Véritable plaque tournante des différentes logistiques propres à l'accueil de vrac ou de croisiéristes, la communauté maritime de Québec est constituée d'acteurs aux champs d'activités variés, incluant le transbordement direct des marchandises à leur expédition par train ou par camion, ainsi que les nombreux services nécessaires au bon fonctionnement de ce système. De plus, différentes entreprises se spécialisant dans le secteur maritime sont localisées dans la région de Québec aux abords du fleuve. L'expertise maritime qui se développe ainsi à Québec amène des bénéfices supplémentaires pour la région, alors que des entreprises à l'empreinte plus large que celle de la simple région centrent leurs activités à Québec.

Les retombées économiques pour la région de Québec

En 2014, les dépenses régionales totales (en incluant les investissements) de l'ensemble des acteurs du système maritime et portuaire de la région de Québec s'élevaient à 993 M\$. L'ensemble de ces dépenses et de ces investissements a représenté une valeur ajoutée directe de plus de 460 M\$ pour la région de Québec, dont près de 249 M\$ en salaires et traitements. Au total, ces activités ont soutenu l'équivalent de plus de 4 614 emplois en 2014 dans la région de Québec.

Tableau 1 : Impacts économiques directs associés aux activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec¹

2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

	Total
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	460,6
<i>Salaires et traitements avant impôts (M\$)</i>	248,5
<i>Autres revenus avant impôts (M\$)</i>	212,1
Main-d'œuvre (ETC)	4 614

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations de l'Institut de la statistique du Québec

Les retombées économiques pour le Québec et le Canada

À l'échelle du Québec ou du Canada, les impacts des activités de la communauté maritime et portuaire de Québec sont encore plus grands. L'ensemble des activités de manutention réalisées à Québec en 2014 soutenait 4 437 emplois directs et indirects, ainsi qu'une valeur ajoutée de 413,4 M\$ pour l'ensemble du Québec. Le reste de la communauté maritime soutenait 4 727 emplois et générait 442 M\$ en valeur ajoutée. Le tableau qui suit présente aussi les retombées à l'échelle du Canada dans son ensemble.

Tableau 2 : Impacts économiques directs et indirects associés aux activités maritimes et portuaires de de Québec, pour la région de Québec, pour l'ensemble du Québec et pour l'ensemble du Canada 2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

	Activités portuaires de Québec			Reste de la communauté maritime de Québec	Total des activités maritimes et portuaires de Québec¹
	Transport de marchandises	Transport de personnes	Total des activités au Port de Québec		
Région de Québec					
Main d'œuvre (ETC)	1 840	1 072	2 911	3 999	6 910
Valeur ajoutée aux prix de base	190,1	80,0	270,1	380,9	650,9
Ensemble du Québec					
Main d'œuvre (ETC)	3 062	1 375	4 437	4 727	9 164
Valeur ajoutée aux prix de base	302,3	111,2	413,4	442,0	855,4
Revenus du gouvernement du Québec	21,5	10,4	31,9	25,9	57,8
Parafiscalité provinciale (RRQ, FSS, CSST, RQAP)	25,6	9,9	35,5	35,6	71,1
Ensemble du Canada (incluant le Québec)					
Main d'œuvre (ETC)	3 663	1 522	5 185	5 129	10 313
Valeur ajoutée aux prix de base	388,3	134,2	522,5	518,3	1 040,8
Revenus du gouvernement du Canada	19,7	5,0	24,7	16,4	41,1
Parafiscalité fédérale (assurance-emploi)	6,9	2,1	9,1	9,1	18,2

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations de l'ISQ et de Statistique Canada

Aux fins de comparaison avec les estimations de retombées économiques réalisées par les autres autorités portuaires, les effets induits ont été estimés pour la communauté maritime et portuaire de Québec. Si l'on inclut les effets induits, les activités portuaires de la région de Québec maintiennent près de 5 600 emplois au Québec et plus de 6 600 à l'échelle du pays, ce qui représente une valeur ajoutée au Québec de 511 M\$ et de 676,7 M\$ dans l'ensemble du Canada.

Tableau 3 : Impacts économiques associés aux activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec, pour l'ensemble du Québec et pour l'ensemble du Canada en incluant les effets induits
2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

	Activités portuaires de Québec			Reste de la communauté maritime de Québec	Total des activités maritimes et portuaires de Québec¹
	Transport de marchandises	Transport de personnes	Total des activités au Port de Québec		
Région de Québec					
Main d'œuvre (ETC)	2 121	1 215	3 336	4 628	7 964
Valeur ajoutée aux prix de base	211,3	90,9	302,2	428,5	730,7
Ensemble du Québec					
Main d'œuvre (ETC)	3 879	1 720	5 599	5 847	11 446
Valeur ajoutée aux prix de base	370,9	140,1	511,0	536,0	1 046,9
Revenus du gouvernement du Québec	33,7	15,5	49,2	42,5	91,6
Parafiscalité provinciale (RRQ, FSS, CSST, RQAP)	29,7	11,7	41,4	41,3	82,7
Ensemble du Canada (incluant le Québec)					
Main d'œuvre (ETC)	4 766	1 869	6 635	6 616	13 252
Valeur ajoutée aux prix de base	504,2	172,5	676,7	675,4	1 352,2
Revenus du gouvernement du Canada	25,9	6,0	32,0	20,1	52,0
Parafiscalité fédérale (assurance-emploi)	8,1	2,5	10,6	10,9	21,5

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrielle-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations de l'ISQ et de Statistique Canada

Des retombées économiques structurantes pour la région de Québec

L'environnement d'affaires créé par la communauté maritime et portuaire de Québec est propice à la croissance d'entreprises et d'organisations. En effet, plusieurs ont bénéficié de ce milieu pour développer leurs activités et rejoindre d'autres régions du Québec et du monde.

En outre, cette synergie génère des investissements substantiels qui permettent à la région de compter sur des infrastructures de qualité, accessibles au public, et participant au rayonnement des entreprises dans leurs marchés respectifs. De 2012 à 2014, les investissements en capital des principaux acteurs du transport maritime à Québec se sont élevés à près de 200 M\$.

Finalement, les nombreuses activités économiques générées par la communauté maritime et portuaire de Québec augmentent la résilience de l'économie de la région de Québec. Le commerce de marchandises, de vrac liquide, de vrac solide, ainsi que le transport de personnes, obéissent tous à des cycles différents.

Introduction et contexte

L'Administration portuaire de Québec, (ci-après « 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, les impacts du Port dépassent le cadre strict de la manutention de marchandises, puisque plusieurs organisations ont en effet choisi de s'installer ici à Québec à cause de la présence du Port. Ces entreprises qui dépendent du Port font ainsi partie de la communauté industrialo-portuaire.

Ainsi, l'APQ a mandaté KPMG afin d'évaluer les retombées économiques associées à l'ensemble des activités maritimes et portuaires de Québec. KPMG a estimé par enquête les retombées économiques des activités maritimes, portuaires et connexes gravitant autour du Port de Québec tout en établissant la nature et l'envergure de l'ensemble des retombées économiques générées par ces activités. Les estimations ont été réalisées à trois niveaux, soit pour la région de Québec, la province de Québec, et le Canada.

Une telle étude a été réalisée pour l'APQ en 2008. Or, ce portrait date de plus de 5 ans. Le niveau et la composition du trafic maritime ont évolué depuis, sans compter que de nouvelles capacités de manutention ont été développées par l'APQ au cours des toutes dernières années. Étant donné cette évolution, l'APQ souhaitait avoir un portrait plus à jour des impacts économiques associés aux activités du secteur maritime de la région de Québec.

L'évaluation des retombées économiques réalisée par KPMG se base sur des données d'enquête recueillies par un sondage auprès des acteurs du système maritime et portuaire de Québec mené de juillet à septembre 2015. Une description détaillée de la méthodologie est présentée en annexe.

Ce document est divisé en 3 grandes sections :

- La première partie présente une brève description des activités maritimes et portuaires de Québec et procède à une analyse de l'évolution récente des principales variables clés du transport maritime de marchandises.
- La section 2 montre l'étendue des retombées économiques des activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec ainsi que pour l'ensemble du Québec et du Canada.
- La dernière section propose des bénéfices économiques « dynamiques » favorisés par la concentration des acteurs et des investissements au Port de Québec.

1. Les activités maritimes et portuaires de Québec

Le système maritime et portuaire de Québec inclut une grande variété d'activités commerciales et industrielles qui gravitent autour du transport maritime de marchandises et de personnes. Véritable plaque tournante des différentes logistiques propres à l'accueil de vrac ou de croisiéristes, le Port de Québec constitue l'une des pièces importantes de cet écosystème maritime présent dans la région. De plus, différentes entreprises se spécialisant dans le secteur maritime sont localisées aux abords du fleuve et bénéficient de cet écosystème. Également la localisation privilégiée de nombreux espaces dédiés aux activités récréotouristiques sur les rives fluviales de Québec permet à la population résidente et touristique de s'approprier ces lieux et d'y pratiquer des activités diverses.

Afin de bien tenir compte de la variété des acteurs dont les activités sont liées au secteur maritime et portuaire, il importe de bien définir le cadre de l'analyse et les particularités du système étudié. Trois types d'acteurs ont été identifiés dans l'analyse, soient ceux reliés au transport de marchandises, au transport de personnes et à la communauté maritime de Québec.

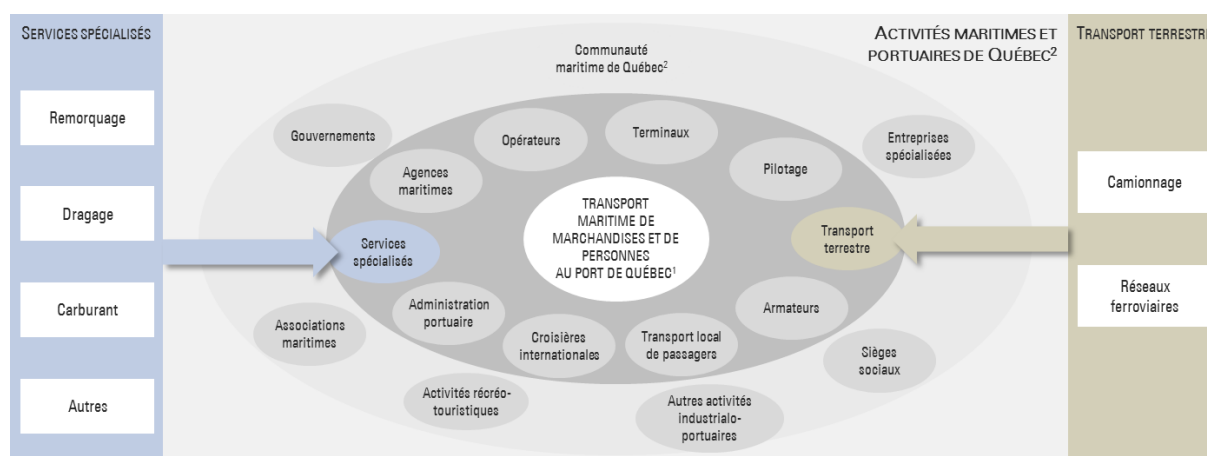
Les activités du transport de marchandises proviennent d'abord des premiers acteurs du transport maritime, soient les armateurs, les lignes et les agences maritimes. Viennent ensuite les activités portuaires à proprement parler, dont les terminaux, les opérateurs, et les services offerts par l'APQ. Finalement, les activités maritimes et portuaires soutiennent des activités de transport terrestre.

Le transport maritime de personnes à Québec est principalement caractérisé par les activités de la Société des traversiers du Québec, celles du groupe AML, en plus des croisières maritimes internationales.

Le reste de la communauté maritime de Québec regroupe l'ensemble des activités à caractère maritime qui n'ont pas de lien direct avec le transport ou le trafic de marchandises ou de personnes à Québec. D'abord, il convient d'inclure les activités des sièges sociaux de nombreuses entreprises déjà identifiées qui sont localisés à Québec et qui ont un champ d'activités plus large que celui associé aux seules activités de manutention de la région. Ensuite, certaines entreprises spécialisées dans le domaine maritime et localisées dans la région de Québec sont incluses. Les activités des différents ministères et associations situés à Québec en lien avec le secteur maritime sont également considérées. Enfin, les autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec sont incluses. Il s'agit d'activités industrielles à proximité immédiate des services portuaires, pour lesquelles cet accès est primordial en regard de l'approvisionnement, de l'expédition et de la logistique.

Les activités des entreprises sondées qui ont été répertoriées et comptabilisées concernent uniquement les activités maritimes et portuaires réalisées dans la région de Québec. Le périmètre géographique de l'analyse est défini par la Région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec, qui couvre principalement les municipalités de Québec, Saint-Augustin, Ancienne-Lorette, Lévis ainsi que les MRC de Beauré, de la Jacques-Cartier et de l'Île d'Orléans.

Figure 1 : Schéma conceptuel des activités maritimes et portuaires de Québec dont les retombées ont été estimées dans cette étude



Source : KPMG

¹ Activités portuaires de Québec (sur les terrains et terminaux administrés par l'APQ)

² Activités maritimes et portuaires réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec. Le périmètre géographique de l'analyse est défini par la Région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec, qui couvre principalement les municipalités de Québec, Saint-Augustin, Ancienne-Lorette, Lévis ainsi que les MRC de Beaupré, de la Jacques-Cartier et de l'Île d'Orléans.

L'ensemble de ces acteurs contribue à positionner la région de Québec comme un acteur important dans le secteur maritime et portuaire canadien. Au centre de cet écosystème, on retrouve les installations portuaires du Port de Québec qui est l'un des principaux lieux de manutention de marchandises et dont les terminaux accueillent un nombre toujours croissant de croisiéristes. Le Port, ses partenaires et le reste de la communauté maritime sont ainsi outillés pour générer des retombées économiques d'importance.

Un levier important des échanges commerciaux du Québec et du Canada

En valeur monétaire, 64,5 % des exportations canadiennes hors États-Unis sont transportées par bateau¹. De plus, en 2011, la voie maritime du Saint-Laurent accueillait 29 % du tonnage manutentionné dans des ports canadiens en provenance ou à destination de l'international.

La voie navigable du Saint-Laurent joue un rôle hautement stratégique à l'activité économique de l'Est nord-américain, puisqu'il offre aux transporteurs et aux agents économiques la liaison la plus courte entre la région et l'Europe². Au sein de ce réseau, le Port de Québec occupe une place clé dans la chaîne logistique du transport intermodal en raison de la profondeur d'eau de ses quais, de l'accès aux réseaux de transport terrestre et de l'offre de services spécialisés.

¹ Les transports au Canada 2011, Tableau EC7

² Stratégie maritime du Québec, p.6

Seuls les navires de moins de 8,4 m de tirant d'eau³ peuvent naviguer en aval de Québec pour se rendre jusqu'aux Grands Lacs, ce qui confère un rôle de transbordement crucial au Port de Québec pour décharger ou recharger une partie de la cargaison de ces navires. En offrant une profondeur d'eau de 15 mètres à marée basse, les quais du secteur Beauport peuvent accommoder les plus grands vraquiers. Les navires océaniques avec de grands tirants d'eau viennent ainsi décharger leur cargaison sur les quais de Québec, ce qui permet aux laquiers (les navires qui peuvent remonter le fleuve jusqu'aux Grands Lacs) de s'approvisionner à Québec pour alimenter à leur tour tout le bassin industriel en intrants nécessaires à l'économie.

D'ailleurs, la profondeur des quais permet aux installations de l'APQ de s'adapter à la tendance à l'accroissement de la taille des navires⁴. Cette tendance, qui n'est pas près de se renverser, contraint les administrations portuaires à ajuster leurs installations en conséquence. Le port, qui bénéficie des quais les plus profonds à l'est de Sept-Îles, est parfaitement adapté à cette réalité. De plus, à même ses terminaux, les usagers du Port ont un accès direct aux principales lignes ferroviaires du CN et du CP (via le chemin de fer Québec-Gatineau) ainsi qu'aux grandes autoroutes du Québec. Le Port facilite ainsi la fluidité du déplacement des marchandises.

Ces particularités ont permis au Port de Québec de se développer comme un pôle intermodal de transbordement de vrac solide et liquide, de développer ses accès aux marchés du commerce international et de contribuer à la compétitivité de la région. Il est l'une des principales plaques tournantes du commerce international au Québec et au Canada. En 2014, l'APQ était la troisième en importance au Canada en termes de tonnage manutentionné et la deuxième au Québec. De plus, le Port de Québec apparaît au premier rang québécois au regard du tonnage non conteneurisé, dont le vrac liquide.

Tableau 4 : Tonnages manutentionnés dans les principaux ports canadiens
2014, tonnes métriques

	Vrac solide	Vrac liquide	Marchandises diverses	Conteneurs	Total
Vancouver	89,4	8,2	17,3	24,7	139,6
Montréal	8,4	9,2	0,2	12,6	30,4
Québec	12,1	12,2	0,1	-	24,3
Saint-Jean (N.-B.)	1,4	22	0	0,6	23,9
Sept-Îles	22,9	0,4	0,5	-	23,8

*Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total
Sources : Sites officiels des administrations portuaires; analyses KPMG*

³ Le tirant d'eau est la hauteur de la partie submergée du navire, mesuré de la ligne de flottaison au plus bas point de la coque

⁴ Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Étude sur les transports maritimes 2013

Pour plusieurs grandes catégories de marchandises, le Port de Québec occupe une part importante du commerce maritime international. En 2011 (dernière année pour laquelle des données fiables sont disponibles), l'APQ manutentionnait 7,1 % de l'ensemble du tonnage chargé ou déchargé dans les ports du Canada en provenance ou à destination d'autres pays. Cette proportion s'élève à 24,4 % en ce qui concerne la région du Saint-Laurent. Le rôle prépondérant du Port de Québec s'avère particulièrement notable pour les carburants et produits chimiques, les minéraux et les biens agricoles : plus de 6 % du commerce maritime canadien de chacune de ces marchandises, en provenance ou à destination d'autres pays, transige par Québec (tableau 5).

Tableau 5 : Part du Port de Québec dans le commerce maritime international du Canada et de la région du Saint-Laurent

2011, % du tonnage total à destination ou en provenance de l'international chargé et déchargé au Canada et dans la région du Saint-Laurent

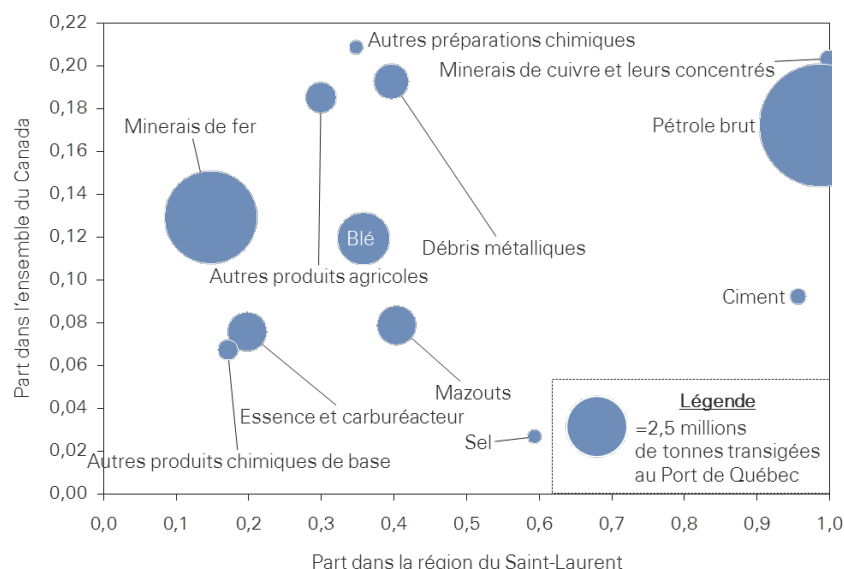
Marchandises	Part dans l'ensemble du Canada (%)	Part dans la région du Saint-Laurent (%)
Carburants et produits chimiques de base	11,2	47,4
Minéraux	8,3	14,2
Agriculture et produits alimentaires	6,4	23,9
Biens manufacturés et divers	6,2	17,4
Produits métalliques primaires et fabriqués	2,0	5,6
Charbon	1,4	51,9
Machines et équipement de transport	0,3	1,0
Pulpe et produits de papiers	0,1	0,3
Produits forestiers et produits du bois	0,0	0,0
Total	7,1	24,4

Sources : Transport Canada et analyses KPMG

Pour certaines commodités particulières à ces catégories, le Port est la principale plaque tournante du commerce maritime international du Québec. La figure 2 présente certaines des marchandises d'importance au Port, ainsi que la place qu'occupe Québec dans le commerce maritime international total du Saint-Laurent et du Canada.

Figure 2 : Part du Port de Québec dans le commerce maritime international du Canada et de la région du Saint-Laurent

2011, % du tonnage total à destination ou en provenance de l'international chargé et déchargé au Canada et dans la région du Saint-Laurent



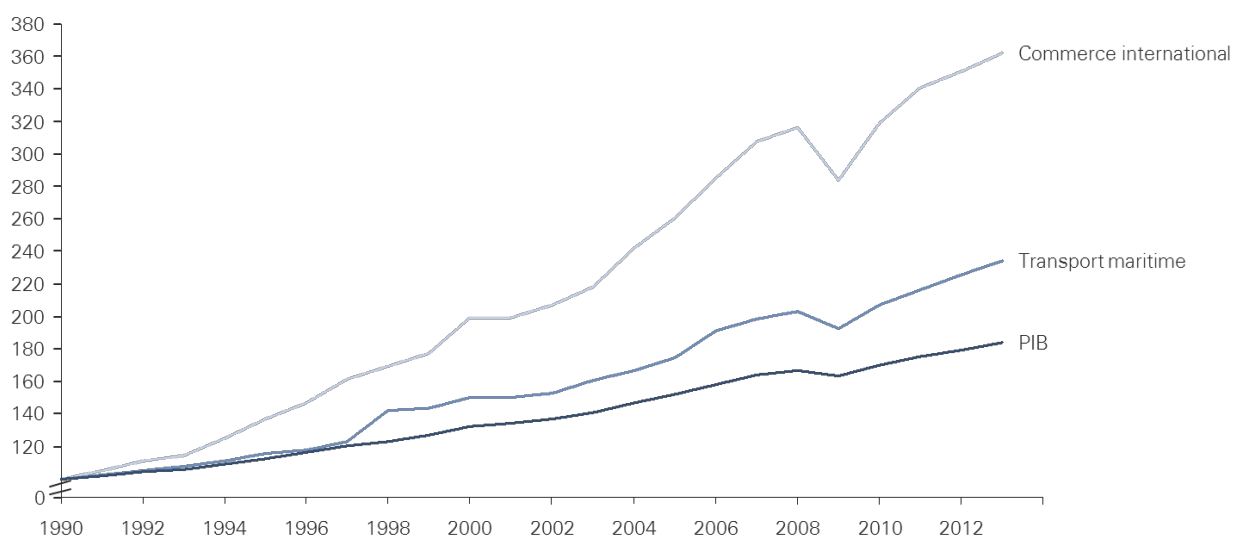
Sources : Transport Canada et analyses KPMG

On y constate qu'en 2011, le Port de Québec était le plus important lieu de manutention québécois de pétrole brut, de minerais de cuivre et de ciment en provenance ou à destination de l'international. Sa place dans le commerce international canadien est également substantielle, alors que la proportion du port dans les échanges maritimes internationaux du Canada se situait à 33 % pour le blé, 17 % pour le pétrole brut et 21 % pour les autres produits chimiques.

Un contexte économique difficile pour le transport maritime de marchandises dans le monde

L'industrie maritime est largement tributaire des tendances macroéconomiques : sa croissance est intimement reliée à la demande mondiale de commodités et au volume du commerce mondial. Au cours des dernières décennies, la mondialisation des échanges et la demande croissante en provenance des pays émergents ont provoqué un accroissement rapide des flux de commerce international et du transport maritime. Depuis les années 1990, ces variables ont cru à un rythme plus élevé que le PIB mondial (figure 3).

Figure 3 : Évolution du PIB mondial, du transport maritime et du commerce international
1990-2013, 1990=100



Sources : FMI, base de données UNCTADstat et analyses KPMG

Cependant, à l'échelle globale, la croissance économique et le commerce international peinent à rattraper le rythme d'avant la dernière crise. Effectivement, le taux de croissance annuel du PIB réel calculé par le FMI se situe en moyenne à 2,5 % depuis 2012, alors qu'il se situait à près de 4 % avant la crise financière (figure 4). La croissance annuelle du commerce international, historiquement beaucoup plus élevée que la croissance économique, s'est maintenue à des niveaux relativement faibles depuis 2012. Ces différentes tendances ont affecté négativement le trafic maritime et le transport de marchandises, puisque la majorité du commerce international (80 % selon le volume et 70 % selon la valeur monétaire) est transporté par la mer⁵.

Figure 4 : Évolution du PIB mondial et du commerce international
2003-2014, % de variation sur l'année précédente



Sources : FMI; analyses KPMG

⁵ UNCTAD, Review of maritime transport, 2012

Par ailleurs, la Chine et d'autres pays émergents, dont l'urbanisation et l'industrialisation rapide ont soutenu la demande mondiale durant la dernière décennie, montrent des signes de ralentissement. Cette situation entraîne des pressions baissières sur le prix de nombreuses commodités exportées par le Canada. Par exemple, le prix des métaux connaît une décroissance marquée depuis 2011 (figure 5).

Cette baisse de prix affaiblit le secteur minier canadien et contribue au ralentissement des opérations pour les infrastructures de transport et de logistique qui le soutiennent. De plus, la chute récente des prix du pétrole rend plus difficile l'exploitation et l'exportation de cette ressource qui occupe une part significative de la balance commerciale canadienne. Au total, le secteur de l'extraction minière, de pétrole et de gaz représentait en moyenne 8,5 % du PIB canadien et 26,6 % de nos exportations de biens en 2014.

Ces facteurs se sont reflétés sur les flux de commerces internationaux du Canada : en dollars constants, les exportations canadiennes de marchandises n'ont rejoint le niveau moyen de 2007 qu'au deuxième trimestre de 2014 (figure 6).

Figure 5 : Évolution de l'indice¹ du prix des métaux du FMI

2006-juin 2015; 2005 = 100



1. Basé sur l'évolution des prix du cuivre, de l'aluminium, du fer, de l'étain, du nickel, du zinc, du plomb et de l'uranium

Sources : FMI; World Bank Global Economic Monitor (GEM); analyses KPMG

Figure 6 : Évolution de la valeur des exportations de marchandises au Canada

T1 2007 – T1 2015; moyenne 2007 = 100



Sources : Statistique Canada; analyses KPMG

Un indicateur clé pour mesurer l'évolution du marché du transport maritime est le Baltic Dry Index, un indice qui s'intéresse au prix du transport de vrac en compilant les coûts de transport de plusieurs voies maritimes. Il est en quelque sorte un baromètre de l'offre et la demande de transport maritime. L'indice est en décroissance constante depuis 2010 et il a atteint un creux historique en février 2015 (figure 7). Il apparaît donc que le marché est actuellement en offre excédentaire : il y a une surabondance d'offre de transport maritime par rapport à la demande pour ces services.

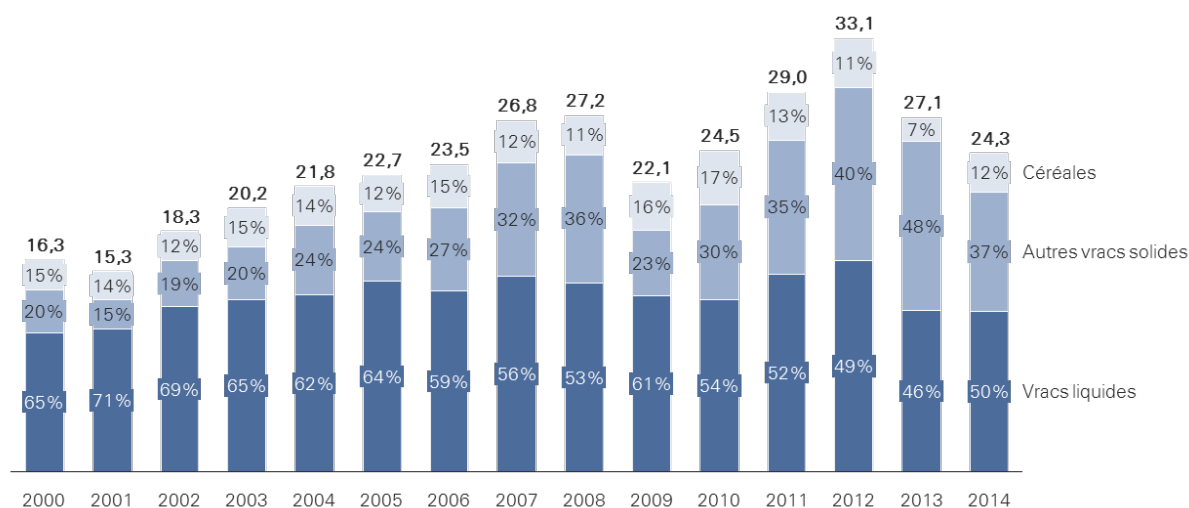
Figure 7: Évolution du Baltic Dry Index
2009-2015 (août)



Sources : Lloyd's list intelligence; analyses KPMG

Au Port de Québec, ces différentes tendances se sont reflétées par une diminution des tonnages manutentionnés depuis 2012, qui était une année record pour le Port. Les niveaux de tonnages des dernières années se situent près des niveaux précédant la dernière crise (figure 8). C'est donc dans un contexte économique difficile qu'ont évolué les principaux acteurs du transport maritime de marchandises de Québec depuis 2013.

Figure 8 : Évolution des tonnages manutentionnés au Port de Québec par type de marchandise
2000-2014, en millions de tonnes métriques



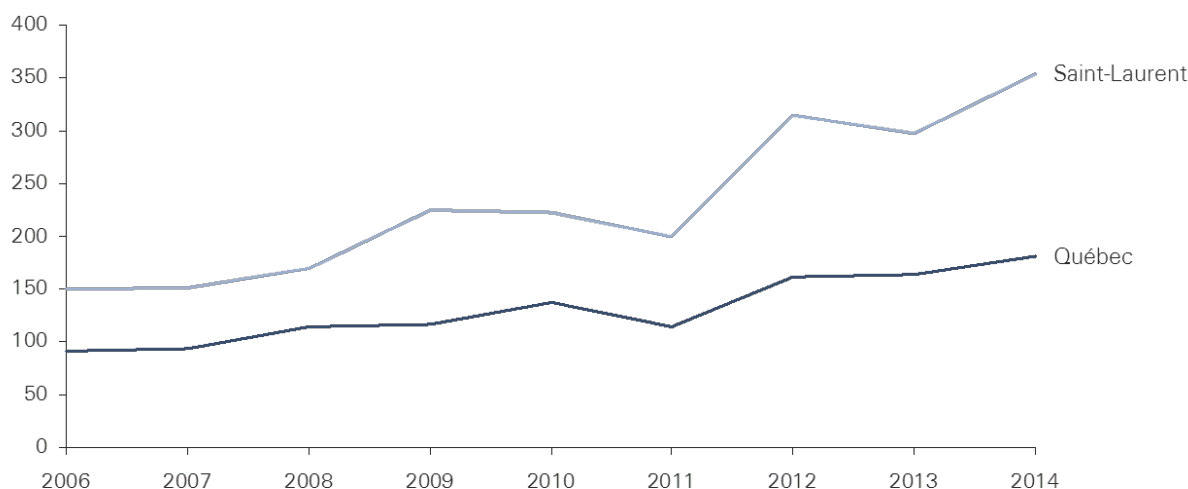
Source : APQ et analyses KPMG

Une destination de choix pour un nombre croissant de croisiéristes

Parallèlement, le Port de Québec, tout comme le Saint-Laurent dans son ensemble, connaît une nette progression au chapitre de l'accueil de navires de croisières internationales. De 2006 à 2014, selon les données recueillies par l'Association des croisiéristes du Saint-Laurent, le nombre total de passagers et de membres d'équipage en croisière sur le Saint-Laurent a crû d'environ 136 %, soit l'équivalent d'une croissance annuelle de 11,3 % (figure 9). À lui seul, le Port de Québec a représenté 44 % de

l'augmentation des passagers de croisières internationales au Québec sur cette période. De plus, l'année 2015 s'annonce prometteuse et l'APQ s'attend à ce qu'elle supplante le record établi en 2014.

Figure 9 : Évolution du nombre de passagers et de membres d'équipage de croisières internationales à Québec et sur le Saint-Laurent
2006-2015, milliers de personnes



Sources: APQ, Croisières du Saint-Laurent et analyses KPMG

Cette tendance, qui se dessine depuis le début des années 2000, est le fruit de la collaboration et de la mobilisation des différents intervenants concernés par les croisières sur le Saint-Laurent. Elle permet la diversification des activités portuaires canadiennes, tout en générant des retombées économiques substantielles pour les régions qui accueillent ces passagers.

Le Port de Québec est au premier plan de cette croissance observée partout dans les ports de la province. Cinquième port d'accueil des croisiéristes internationaux au Canada et tout premier au Québec, il est celui qui a connu la plus forte croissance entre 2007 et 2014 parmi les grands ports canadiens (tableau 6). En 2012, il accueillait 51 % des passagers de croisières internationales au Québec.

Tableau 6 : Nombre de passagers de croisières internationales dans les principaux ports d'accueil du Canada
2014, 2007 et écart (%)

Ports	2014	2007	Variation 2007-2014
Vancouver	812 095	960 554	-15%
Victoria	467 550	324 000	44%
Halifax	217 305	176 742	23%
Québec	134 601	66 152	103%
Saint-John	106 501	133 676	-20%
Montréal	56 466	28 688	97%

Sources : Business Research & Economic Advisors, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada*, 2007 et 2012, Rapports annuels des administrations portuaires; Analyses KPMG

De plus en plus, les croisiéristes choisissent de commencer ou terminer leur séjour à Québec plutôt que d’y arrêter pour escale. En moyenne, le nombre de passagers en destination a crû de 26 % par année depuis 2000 et leur nombre a plus que quadruplé depuis 2007 (figure 10). Ces passagers séjournent à Québec pour une plus longue période et génèrent ainsi des dépenses significativement plus élevées pour la région.

Figure 10 : Évolution du nombre de passagers de croisières à Québec

Total annuel des passagers en escale et en destination, en milliers, 2000-2014



Sources : Administration portuaire de Québec; analyses KPMG

Ces statistiques sont le reflet du statut distinctif dont jouit la région de Québec dans le marché des croisières du nord-est de l’Amérique et qui a été reconnu maintes fois à l’international. Grâce à ses particularités culturelles et historiques, à la variété d’activités offertes dans la région et à la courtoisie et la compétence du personnel d’accueil, Québec arrive à se démarquer et à attirer un nombre croissant de navires année après année. D’ailleurs, Québec est fréquemment placée au sommet de palmarès des destinations préférées des croisiéristes de compagnies d’envergure⁶.

⁶ Par exemple, Québec a été classée au 2e rang du dernier classement “Holland America Top 20 Rated Ports”

2. Les retombées économiques des activités maritimes et portuaires

Cette section présente les principales retombées économiques issues des activités maritimes et portuaires de Québec ainsi que de celles du reste de la communauté maritime de Québec pour l'année 2014. Ces retombées sont exprimées en termes de valeur ajoutée, d'emplois et de revenus gouvernementaux. L'analyse permettra d'abord de cerner l'ampleur de l'impact économique de ces acteurs dans l'économie de la région de Québec, puis l'impact sera mesuré aux niveaux provincial et national.

2.1 Les impacts pour la région de Québec

En 2014, les dépenses régionales totales (en incluant les investissements) de l'ensemble des acteurs du système maritime et portuaire de Québec s'élevaient à 993 M\$. Il est important de comprendre que les dépenses et investissements sont un concept différent de la valeur ajoutée ou de 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 » sont exclues des retombées estimées pour la région.

L'ensemble de ces dépenses et de ces investissements a représenté une valeur ajoutée directe de plus de 460 M\$ pour la région de Québec, dont près de 249 M\$ en salaires et traitements. Au total, ces activités emploient directement 4 614 personnes annuellement.

Tableau 7 : Impacts économiques directs associés aux activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec¹

2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

	Total
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	460,6
<i>Salaires et traitements avant impôts (M\$)</i>	<i>248,5</i>
<i>Autres revenus avant impôts (M\$)</i>	<i>212,1</i>
Main-d'œuvre (ETC)	4 614

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations de l'Institut de la statistique du Québec

Parmi ces 4 614 emplois directs, 1 829 sont directement attribuables aux activités du transport maritime de marchandises et de personnes au Port de Québec. Ces emplois représentaient une masse salariale de plus de 107 M\$. Les autres activités de la communauté maritime de Québec sont également un moteur économique d'importance pour la région, avec une valeur ajoutée de 283,7 M\$ et 2 785 équivalents d'emplois à temps complet.

Tableau 8 : Impacts économiques directs associés aux activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec

2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

	Activités portuaires de Québec			Reste de la communauté maritime de Québec	Total ¹
	Transport de marchandises	Transport de personnes	Total des activités au Port de Québec		
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	134,2	42,6	176,9	283,7	460,6
<i>Salaires et traitements avant impôts (M\$)</i>	72,3	34,8	107,1	141,4	248,5
<i>Autres revenus avant impôts (M\$)</i>	62,0	7,8	69,8	142,3	212,1
Main d'œuvre (ETC)	1 176	654	1 829	2 785	4 614

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations de l'Institut de la statistique du Québec

À ces impacts directs sur l'économie de la région s'ajoutent les effets sur la chaîne de fournisseurs locaux, qui correspondent aux effets indirects du tableau 9. Ils ont été estimés à l'aide du modèle d'EcoTec. Les effets induits, soient l'impact économique des dépenses locales en biens et services issues des salaires versés dans la région, sont également comptabilisés afin de permettre la comparaison avec des études similaires. Ces derniers impacts sont liés à des achats dans les commerces locaux et en dépenses de services personnels.

Tableau 9 : Impacts économiques directs, indirects et induits associés aux activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec¹

2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

	Direct	Indirect	Total	Induits	Total incluant les induits
Valeur ajoutée aux prix de base (M\$)	460,6	190,4	650,9	79,8	730,7
<i>Salaires et traitements avant impôts (M\$)</i>	248,5	93,7	342,2	35,2	377,5
<i>Autres revenus avant impôts (M\$)</i>	212,1	96,6	308,7	44,5	353,3
Main d'œuvre (ETC)	4 614	2 296	6 910	1 054	7 964

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations EcoTec

L'ensemble des emplois directs et indirects soutenus par les activités maritimes et portuaires de Québec s'élève à 6 910 emplois à temps complet. Ces activités génèrent une valeur ajoutée de plus de 650 M\$ pour l'économie de la région. En incluant les effets induits, les retombées totalisent 7 964 emplois et 730,7 M\$ en valeur ajoutée.

Ces résultats peuvent être contextualisés dans l'économie régionale (tableau 10). En considérant uniquement les retombées économiques directes de l'ensemble des activités maritimes et portuaires de Québec, celles-ci représentent 1,1 % des emplois dans la région métropolitaine de Québec, 1,3 % de la masse salariale, ainsi que 1,4 % du PIB régional.

Tableau 10 : Part de l'économie de la région de Québec soutenue par les activités maritimes et portuaires¹
2014, % de l'économie de la RMR de Québec

	Direct	Direct et indirect	Total en incluant les induits
PIB	1,4 %	1,9 %	2,1 %
Emplois ²	1,1 %	1,6 %	1,8 %
Masse salariale ³	1,3 %	1,9 %	2,0 %

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

² Estimation à partir du nombre d'emplois total de la RMR de Québec en 2014 (433 700). Les emplois de l'industrie maritime étant mesurés en ETC, sa part dans les emplois de la région est légèrement sous-estimée

³ Estimation à du salaire moyen (42 605\$) de la RMR de Québec en 2014

Sources : Statistique Canada, Conference Board of Canada, Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations EcoTec

2.2 Les impacts économiques 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. Comme on peut le constater au tableau 11, l'ensemble des activités au Port de Québec en 2014 représentait 4 437 emplois directs et indirects ainsi qu'une valeur ajoutée de 413,4 M\$ pour l'ensemble du Québec. Le reste de la communauté maritime, quant à elle, soutenait 4 727 emplois et générait 442 M\$ en valeur ajoutée. Ces impacts tiennent compte des répercussions autant chez les premiers acteurs de la communauté que chez leurs fournisseurs de biens et services.

Tableau 11 : Impacts économiques directs et indirects associés aux activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec, pour l'ensemble du Québec et pour l'ensemble du Canada 2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

		Activités portuaires de Québec			Reste de la communauté maritime de Québec	Total des activités maritimes et portuaires de Québec¹
		Transport de marchandises	Transport de personnes	Total des activités au Port de Québec		
Région de Québec						
Main d'œuvre (ETC)		1 840	1 072	2 911	3 999	6 910
Valeur ajoutée aux prix de base		190,1	80,0	270,1	380,9	650,9
Ensemble du Québec						
Main d'œuvre (ETC)		3 062	1 375	4 437	4 727	9 164
Valeur ajoutée aux prix de base		302,3	111,2	413,4	442,0	855,4
Revenus du gouvernement du Québec		21,5	10,4	31,9	25,9	57,8
Parafiscalité provinciale (RRQ, FSS, CSST, RQAP)		25,6	9,9	35,5	35,6	71,1
Ensemble du Canada (incluant le Québec)						
Main d'œuvre (ETC)		3 663	1 522	5 185	5 129	10 313
Valeur ajoutée aux prix de base		388,3	134,2	522,5	518,3	1 040,8
Revenus du gouvernement du Canada		19,7	5,0	24,7	16,4	41,1
Parafiscalité fédérale (assurance-emploi)		6,9	2,1	9,1	9,1	18,2

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations de l'ISQ et de Statistique Canada

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 Grands Lacs ou y est destinée 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 au Port de Québec s'élevait ainsi à 522,5 M\$ pour l'ensemble du Canada. Par ailleurs, ces activités soutenaient l'équivalent de 5 185 années-personnes au Canada. Le reste de la communauté maritime de Québec a soutenu 5 129 emplois au Canada en 2014 et a représenté une valeur ajoutée totale de 518,3 M\$.

Les revenus du gouvernement du Québec sont de l'ordre de 31,9 M\$ pour les activités liées au Port de Québec et de 25,9 M\$ pour celles associées au reste de la communauté maritime. En incluant la parafiscalité québécoise, ces montants passent à 67,4 M\$ pour les activités liées au Port de Québec et 61,5 M\$ pour celles du reste de la communauté maritime. Les revenus du gouvernement fédéral pour les activités au Port et pour la communauté maritime sont respectivement de 24,7 et 16,4 M\$.

Aux fins de comparaison avec les estimations de retombées économiques réalisées par les autres autorités portuaires, les effets induits ont été estimés pour la communauté maritime et portuaire de Québec. Elles sont présentées au tableau 12. En guise de rappel, 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 acteur » 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.

Tableau 12 : Impacts économiques associés aux activités maritimes et portuaires de Québec pour la région de Québec, pour l'ensemble du Québec et pour l'ensemble du Canada en incluant les effets induits
2014, en M\$ et en équivalent temps complet (ETC)

		Activités portuaires de Québec			Reste de la communauté maritime de Québec	Total des activités maritimes et portuaires de Québec¹
		Transport de marchandises	Transport de personnes	Total des activités au Port de Québec		
Région de Québec						
Main d'œuvre (ETC)		2 121	1 215	3 336	4 628	7 964
Valeur ajoutée aux prix de base		211,3	90,9	302,2	428,5	730,7
Ensemble du Québec						
Main d'œuvre (ETC)		3 879	1 720	5 599	5 847	11 446
Valeur ajoutée aux prix de base		370,9	140,1	511,0	536,0	1 046,9
Revenus du gouvernement du Québec		33,7	15,5	49,2	42,5	91,6
Parafiscalité provinciale (RRQ, FSS, CSST, RQAP)		29,7	11,7	41,4	41,3	82,7
Ensemble du Canada (incluant le Québec)						
Main d'œuvre (ETC)		4 766	1 869	6 635	6 616	13 252
Valeur ajoutée aux prix de base		504,2	172,5	676,7	675,4	1 352,2
Revenus du gouvernement du Canada		25,9	6,0	32,0	20,1	52,0
Parafiscalité fédérale (assurance-emploi)		8,1	2,5	10,6	10,9	21,5

Les chiffres ayant été arrondis, la somme des éléments peut ne pas correspondre au total

¹ Ensemble des activités à vocation maritime et portuaire réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec

Sources : Estimations de KPMG à partir de données d'enquêtes et de simulations de l'ISQ et de Statistique Canada

Si l'on inclut les effets induits, les activités portuaires de la région de Québec maintiennent près de 5 600 emplois au Québec et plus de 6 600 à l'échelle du pays, ce qui représente une valeur ajoutée au Québec de 511 M\$ et de 676,7 M\$ dans l'ensemble du Canada.

3. Les retombées économiques structurantes

Les retombées économiques découlant des dépenses associées aux activités maritimes et portuaires donnent déjà une indication de la contribution de ces activités pour la région de Québec. Ce portrait ne permet pas de saisir toute la nature de cet apport. Les descriptions, comparaisons et études de cas de ce chapitre illustrent comment les activités maritimes et portuaires renforcent aussi le tissu économique de la région de Québec, favorisent la concentration des acteurs et des investissements et alimentent un écosystème dont les impacts se font ressentir à plusieurs niveaux dans la Capitale-Nationale.

3.1 Des entreprises dynamiques et en croissance

L'environnement d'affaires favorisé par le Port de Québec contribue à la croissance des entreprises de Québec et renforce le tissu économique de la région de Québec de plusieurs façons. D'abord, on dénombre plusieurs sièges sociaux d'entreprises de ce secteur, dont la présence apporte au moins cinq types de bénéfices à la région (voir figure 11).

Figure 11 : Bénéfices économiques associés aux activités des sièges sociaux

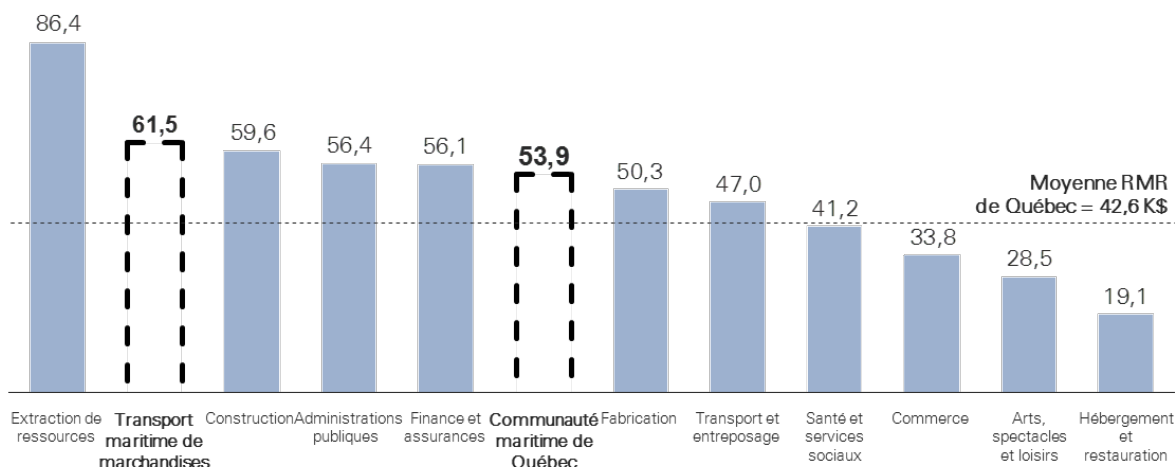


Sources : Rapport KPMG pour le Groupe de travail sur la protection des entreprises québécoises (octobre 2013) et analyse KPMG

La qualité des emplois soutenus par les activités maritimes et portuaires de Québec est notable. La rémunération moyenne des emplois directs des activités maritimes et portuaires de Québec se chiffre à plus de 53 854 \$, soit 27 % plus que la rémunération moyenne dans la région de Québec. Le salaire moyen des emplois dans le transport maritime de marchandises est particulièrement élevé, à 61 474 \$, soit 44 % de plus que la moyenne de la région (figure 12).

Figure 12 : Comparaison des revenus annuels moyens des travailleurs à temps plein par industrie au Québec

Québec, 2014, en milliers \$ pour un équivalent à temps complet



Sources : Statistique Canada (EERH) 2014; analyses KPMG

La présence de sièges sociaux ou de sièges régionaux contribue également au rayonnement de la région. Par exemple, Croisières AML, Groupe Desgagnés, Groupe Océan, la Réserve navale canadienne, Arrimage du St-Laurent, les Chantiers Davie, le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM) et la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) ont un rayonnement provincial, et souvent même canadien ou international. Ces entreprises établies à Québec ont en effet bénéficié du système maritime et portuaire de la région pour étendre leurs activités hors du territoire et ainsi générer de la croissance additionnelle, comme l'évoque le cas de Groupe Océan.

Groupe Océan : la croissance soutenue d'une entreprise qui est née au Port de Québec

Groupe Océan, un leader reconnu dans l'industrie maritime, est l'un des principaux fournisseurs de services maritimes intégrés au Canada. L'entreprise opère dans trois secteurs d'activités : le remorquage, les travaux maritimes ainsi que la construction et la réparation navale. En plus d'opérer dans les ports majeurs du Québec et de l'Ontario, Groupe Océan a maintenant une place d'affaires au Nouveau-Brunswick ainsi qu'à Terre-Neuve-et-Labrador. Sa croissance repose entre autres sur la compétence de ses ressources humaines, son excellence opérationnelle, sa capacité d'investissement et le développement de nouveaux marchés à l'international.

Au fil des ans, la diversification de ses activités s'est effectuée à partir de son siège social situé dans le Port de Québec. Ainsi, le développement du Port de Québec offre une opportunité permettant à Groupe Océan de rayonner bien au-delà de Québec.

Par ailleurs, sa main-d'œuvre a quasi doublé durant les cinq dernières années, passant de 450 à 800 employés, et elle a investi plus de 170 M\$ au cours de cette même période. Son expertise en divers types de dragage l'amène à réaliser des contrats à l'international, entre autres dans la mer des Caraïbes et le golfe du Mexique.

Sa capacité de croissance repose sur quatre piliers :

- Ses solutions innovatrices pour les marchés desservis qui sont en croissance et à la recherche de telles solutions;
- Ses activités diversifiées et bien intégrées;
- Les opportunités offertes à l'international;
- Sa capacité financière à supporter sa croissance, qu'elle soit organique ou par acquisition.

Source : KPMG

De plus, ces sièges sociaux et les entreprises actives dans les activités maritimes et portuaires de Québec sont des donneurs d'ordres importants, ce qui favorise le développement des services professionnels œuvrant dans le secteur maritime. Le Centre de simulation et d'expertise maritime (CSEM) fournit un excellent exemple d'une organisation qui a bénéficié de la synergie présente dans la communauté maritime de Québec pour développer une expertise unique.

Le CSEM : une expertise de pointe née en plein cœur des installations portuaires de Québec

La population de Québec est familière avec les simulateurs de vol, qui ont fait la renommée de CAE, un chef de file mondial basé à St-Laurent, près de Montréal, mais il est intéressant de savoir qu'un simulateur maritime sophistiqué, qui se trouve en plein cœur des installations portuaires de Québec, contribue à la formation des 400 pilotes canadiens, de centaines de professionnels de la marine marchande, d'officiers de la Réserve navale canadienne, et d'un nombre croissant de pilotes d'autres pays.

Le CSEM est la propriété des 76 pilotes de la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent et a fêté son 10^e anniversaire en 2015. Il est maintenant devenu un maillon essentiel de la sécurité et de la prospérité apportés par les activités maritimes et portuaires, en plus de contribuer au rayonnement de l'expertise développée à Québec dans un domaine très spécifique.

Les pilotes, les apprentis pilotes et les officiers de navigation doivent commander, de façon sécuritaire, des navires toujours plus gros et plus complexes. Le CSEM répond à leurs besoins de formation, d'entraînement, de mise à jour et de maintien des compétences. Il possède l'équipement et l'expertise pour simuler tous les types de navires, de ports et de voies navigables, ainsi que les conditions qui compliquent la navigation (autres navires, courants, marées, conditions météorologiques, obscurité, etc.) Les personnes qui s'y entraînent peuvent donc apprendre et répéter des manœuvres complexes afin de les maîtriser et ainsi, de minimiser les risques d'accident.

De plus, au fil du temps, le CSEM a été amené à répondre à un nouveau type de demande : il est de plus en plus sollicité pour améliorer le design d'infrastructures portuaires, au stade de leur conception. Par exemple, le CSEM s'est récemment prononcé sur la faisabilité d'un port en Colombie.

Deux facteurs prépondérants ont contribué à l'émergence du CSEM : les conditions de navigation sur le Fleuve, qui sont parmi les plus difficiles au monde, ainsi que le nombre et la diversité des acteurs et des donneurs d'ordres locaux. La présence de nombreux opérateurs à Québec crée un volume d'activités qui a justifié ces investissements complètement privés de plusieurs millions de dollars à Québec.

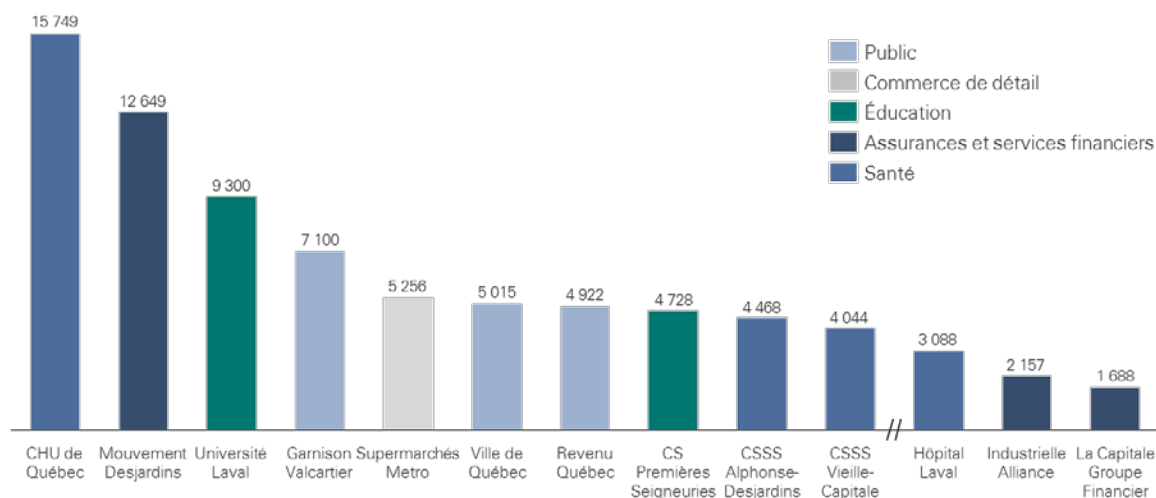
Source : KPMG

3.2 Une diversification accrue pour l'économie de la région de Québec

La communauté maritime de Québec et les entreprises qui la composent diversifient le profil des emplois offerts dans la région en créant et soutenant des emplois de qualité dans des secteurs différents des principaux piliers économiques de la région. En effet, comme le démontre la figure 13, les emplois de la région de Québec sont principalement dans les domaines de la fonction publique, de la santé, de l'éducation et des assurances et services financiers. Or, une source importante des emplois des activités maritimes et portuaires est générée par des compagnies privées actives dans des secteurs économiques différents.

À titre illustratif, si l'ensemble des 4 614 emplois directs soutenus par les activités maritimes et portuaires de Québec était agrégé sous une même entité, celle-ci se positionnerait au 9^e rang des employeurs de la région.

Figure 13 : principaux employeurs de la région de Québec
2014, par principaux secteurs d'activité



Sources : Québec Hebdo : Guide des 500 plus grands employeurs de Québec et Chaudière-Appalaches 2015; analyses KPMG
Note : Le classement est exhaustif jusqu'au CSSS de la Vieille-Capitale. Les employeurs suivants ont été sélectionnés arbitrairement

Parmi les retombées économiques directes estimées dans la section précédente, seulement 22 % des emplois et 21 % de la valeur ajoutée directe issus des activités maritimes et portuaires de Québec sont générés par le secteur public. Plus de 80 % des retombées économiques et des emplois directs soutenus par la communauté maritime de Québec sont ainsi issus du secteur privé.

De plus, les nombreux types d'activités maritimes et portuaires obéissent à des tendances différentes et génèrent ainsi un ensemble économique plus diversifié et plus résilient. Par exemple, ces deux dernières années, la décroissance observée dans le transport de vrac liquide et solide a été en quelque sorte compensée par la croissance forte des activités de croisières internationales.

Le Port s'ajoute aux autres infrastructures d'accueil et de transport, telles que l'aéroport international Jean-Lesage et le Centre des congrès de Québec, qui alimentent la demande pour les services des hôteliers, restaurateurs et entreprises touristiques. Chaque année, à la fête du Travail, au moment où les activités touristiques classiques de Québec ralentissent, la saison des bateaux de croisières internationales prend le relais et permet une extension de la saison touristique de deux mois pour les commerces, hôtels et restaurants.

Les artères commerciales de Québec plus fortes grâce à l'accueil de croisières internationales

Depuis les 15 dernières années, l'accueil d'un nombre croissant de navires de croisières internationales à Québec génère des activités économiques toujours plus importantes pour les entreprises servant la clientèle touristique. La rue commerciale du Quartier Petit Champlain, dont les particularités patrimoniales et culturelles en font l'une des plus appréciées au pays, bénéficie largement de cette tendance.

Dans le Quartier, alors que la saison touristique typique s'essouffle à la fin du mois d'août, les mois de septembre et d'octobre sont marqués par la dynamique des croisières. Pendant cette période, l'horaire des navires dicte celui des commerces et de leurs employés. En moyenne, ce sont près de 150 000 visiteurs qui débarquent des navires de croisières chaque année. Un tel achalandage représente un afflux massif de clientèle pour les commerçants, pour qui l'impact au niveau du chiffre d'affaires est significatif.

La croissance du nombre de navires qui commencent ou terminent leur séjour à Québec (navires en destination), est plus importante que celle du nombre de navires qui passent seulement une journée à quai. Ce phénomène profite directement aux restaurateurs et hôteliers du Quartier. Typiquement, les croisiéristes en escale à Québec consomment leur repas à bord du navire. Les touristes qui choisissent Québec comme destination, quant à eux, y achèteront des nuitées et visiteront les restaurants locaux, tout en ayant plus de temps pour faire des achats dans les jours précédents ou suivants la croisière. Cette tendance, qui permet l'extension du séjour des touristes, est donc annonciatrice d'une augmentation des retombées locales dans les années à venir. Enfin, la présence de navires de la trempe du *Queen Mary II* amène une clientèle parfois plus fortunée, qui peut représenter une part significative des ventes de certains commerces qui ciblent ce créneau.

Afin que ces tendances perdurent, la coopérative du Quartier Petit Champlain cherche à s'impliquer dans l'accueil des croisiéristes et voit d'un bon œil les projets de développement des installations dédiées à ces fins.

Source : KPMG; entrevues avec la direction de la Coopérative du Quartier Petit Champlain et des commerçants du quartier

3.3 Des investissements significatifs

En outre, la concentration d'activités maritimes à Québec permet de stimuler l'investissement, le développement d'expertises et des partenariats internationaux. Les principaux acteurs du transport maritime à Québec ont ainsi investi près de 200 M\$ en infrastructures et équipements sur la période de 2012 à 2014. De ce montant, plus de 68 M\$ ont été investis en infrastructures. Selon Statistique Canada, sur la même période, la valeur totale des investissements en bâtiments non résidentiels dans la RMR de Québec s'est élevée à 3,2 G\$⁷, ce qui signifie qu'environ 2 % de ces investissements sont attribuables à la communauté maritime de Québec. Sur la même période, l'APQ a investi près de 37 M\$ en infrastructures et équipements, en plus des dépenses d'entretien de ses installations.

Environ 20 % des terrains du Port sont accessibles aux résidents et aux touristes, tels que le Bassin Louise, les pistes cyclables, le Terminal de croisières, l'Agora et l'Anse Brown. Ces espaces participent à l'identité de la ville et supportent plusieurs activités : cirques, festivals et spectacles, course de canots du Carnaval, feux d'artifice, etc. Ces éléments prennent un sens particulier quand on considère que très peu d'espaces publics sont financés et entretenus par des fonds d'origine privée.

Conclusion

Les activités maritimes et portuaires soutiennent directement et indirectement plus de 4 600 emplois dans la région de Québec et génèrent une valeur ajoutée régionale évaluée à plus de 650 M\$. En incluant les effets induits, les emplois soutenus au Québec s'élèvent à près de 11 500 et la valeur ajoutée à plus de 1 G\$. La communauté maritime de Québec forme un pôle d'activités économiques d'envergure qui rayonne aussi bien au-delà des limites régionales. De plus, la qualité des emplois qui y sont offerts, dans des secteurs différents des principaux pôles d'emploi de la région, contribue à la consolidation et à la diversification de l'économie de la région. Ces dernières années, la diminution de la croissance du commerce international et la baisse du prix des commodités ont été compensées par la croissance du nombre de croisiéristes, si bien que la contribution globale du secteur maritime et portuaire s'est maintenue dans la région.

L'environnement d'affaires favorisé par la présence d'un écosystème maritime dynamique est propice à la concentration des acteurs et à la croissance des entreprises d'ici. En effet, plusieurs entreprises ont bénéficié de ce milieu pour développer leurs activités et s'étendre dans d'autres régions du Québec et du monde.

⁷ Statistique Canada, CANSIM 026-0016 : Investissement en construction de bâtiments non résidentiels, selon le type de bâtiment, la province et la région métropolitaine de recensement

Annexe



La méthodologie d'analyse des retombées économiques

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

Contour de l'évaluation des impacts économiques

L'objectif global de l'étude était d'évaluer, pour l'année 2014, l'importance et les retombées économiques des activités maritimes et portuaires de la communauté maritime de la région de Québec. Ces impacts devaient être mesurés tant sur l'économie régionale que québécoise ou canadienne.

Pour ce faire, il a fallu déterminer au départ le contour des intervenants considérés comme faisant partie de la communauté maritime et portuaire de la région de Québec. À cet égard, il importe dès le départ de distinguer deux grands groupes d'intervenants : ceux actifs autour des installations portuaires appartenant au Port de Québec; et ceux faisant partie de ce que l'on appelle le « Reste de la communauté maritime » de la région de Québec.

Le premier groupe représente les principaux acteurs du secteur qui sont actifs dans le domaine du transport de marchandises ou de personnes et dont les activités sont réalisées sur des installations appartenant au Port de Québec. Parmi ces acteurs, on a défini les intervenants les plus concernés par ces deux types de transport (marchandises ou personnes) comme étant les « premiers acteurs » de la communauté maritime du Port de Québec. Ces « premiers acteurs » peuvent dès lors être regroupés autour de deux grands types d'activités :

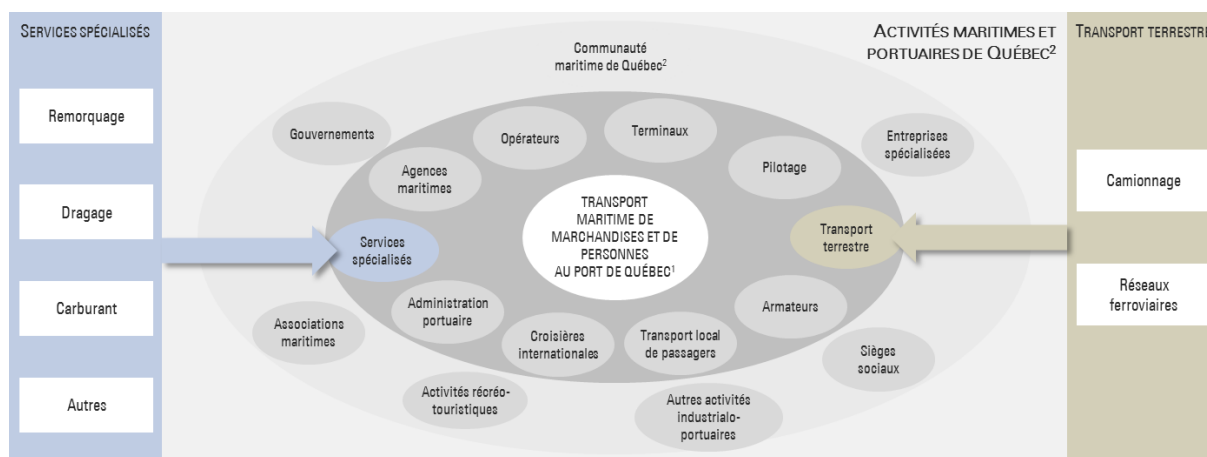
- Transport maritime de marchandises :
 - Armateurs;
 - Agences maritimes;
 - Transitaires;
 - Transport ferroviaire lié aux marchandises manutentionnées au Port;
 - Transport routier lié aux marchandises manutentionnées au Port;
 - Administration portuaire de Québec;
 - Terminaux et entreposage liés aux marchandises manutentionnées au Port;
 - Association des employeurs maritimes;
- Transport maritime de personnes :
 - Lignes de croisières internationales;
 - Croisières excursions;
 - Traversier;
 - Activités des administrations des marinas : Vieux-Port Yachting et Yacht Club de Québec.

Le second groupe représente les principaux acteurs du secteur maritime de la région de Québec dont les activités ne sont pas liées au transport de marchandises ou de personnes ayant lieu au Port de Québec. La région de Québec abrite en effet un écosystème maritime qui dépasse le seul contour des activités de manutention ayant cours aux installations du Port. Ce second groupe que l'on a appelé du « Reste de la communauté maritime » réalise dans la région de Québec des activités qui ont un lien direct et étroit avec le transport maritime sans être associé au niveau de manutention du Port. Ils incluent :

■ Reste de la communauté maritime :

- Chantiers Davie;
- Les sièges sociaux des premiers acteurs;
- Agences gouvernementales et associations actives dans le secteur maritime;
- Autres activités récréotouristiques sur les propriétés du Port;
- Autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec. Dans le cadre de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec⁸, les zones industrialo-portuaires sont définies comme des zones industrielles à proximité immédiate des services portuaires, pour lesquelles cet accès est primordial en regard de l'approvisionnement, de l'expédition et de la logistique.

Figure 1 : Schéma conceptuel des activités maritimes et portuaires de Québec dont les retombées ont été estimées dans cette étude



Source : KPMG

¹ Activités portuaires de Québec (sur les terrains et terminaux administrés par l'APQ)

² Activités maritimes et portuaires réalisées dans la région de Québec et autres activités de la zone industrialo-portuaire de Québec. Le périmètre géographique de l'analyse est défini par la Région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec, qui couvre principalement les municipalités de Québec, Saint-Augustin, Ancienne-Lorette, Lévis ainsi que les MRC de Beauré, de la Jacques-Cartier et de l'Île d'Orléans.

Les données de dépenses et d'emplois des premiers acteurs du transport de marchandises, du transport de personnes et du reste de la communauté maritime à Québec en 2014 ont été recueillies par enquête. Le questionnaire demandait aux répondants de déclarer - en lien avec les activités maritimes et portuaires de Québec - le nombre d'employés moyen en 2014, les dépenses totales en 2014, ainsi que les investissements des trois dernières années. Des entrevues téléphoniques ont également eu lieu pour obtenir des clarifications et permettre une interprétation dynamique des données. Au total, 118

⁸ Stratégie maritime du Québec, p. 35

entreprises ont été sondées. Les réponses de 66 d'entre elles (56 %) ont été obtenues. Parmi les entreprises jugées « prioritaires » par le Port, le taux de réponse est de 80 %. Les réponses manquantes ont été estimées en comparant avec des acteurs similaires et des volumes d'affaires semblables.

L'étude mesure d'abord les impacts économiques dits « statiques », ce qui correspond à l'effet multiplicateur des dépenses engendrées par les activités maritimes et portuaires dans la région. Les impacts économiques « statiques » mesurent l'effet de cascade que produit l'injection d'un montant d'argent sur un territoire donné. Plus une économie sera intégrée, ou plus la dépense initiale fera appel à des secteurs d'activité présents sur le territoire, plus les retombées économiques seront importantes. Les retombées économiques « statiques » sont segmentées en deux grands groupes, soit les effets directs et les effets indirects des dépenses.

- Les **effets directs** correspondent aux effets revenus directement attribuables aux dépenses engagées par les premiers acteurs. Il s'agit des revenus générés chez les premiers mandataires des opérations ou des investissements. Ils prennent la forme de salaires versés à ces premiers mandataires ainsi que des autres revenus générés chez ces derniers.
- Les **effets indirects** correspondent aux effets revenus résultants d'une demande de biens et services engendrée par les activités du projet dans d'autres secteurs industriels. Il s'agit en quelque sorte des impacts chez les fournisseurs des premiers mandataires du projet. Ces effets correspondent, par exemple, à la demande de biens intermédiaires auprès des divers fournisseurs du projet (ex. : services de réparation, achat de pièces de rechange, services professionnels et de génie, services techniques spécialisés, etc.). Ils prennent aussi la forme de salaires versés aux employés des divers fournisseurs ainsi que des autres revenus générés chez ces derniers (profits, amortissements).
- Par souci de comparabilité avec des études similaires, les effets induits ont également été calculés, mais ils ont été isolés pour pouvoir aussi évaluer les retombées sans ces effets. 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. Les effets induits sont mesurés séparément, afin de permettre des comparaisons avec et sans ces effets.

Un portrait des impacts économiques régionaux (directs, indirects et induits) a également été dressé. À cet effet, les services d'Ecotec Consultants ont été requis : cette firme a développé des modèles qui permettent de calculer les retombées économiques au niveau des régions.

L'étude couvre également l'analyse de certains impacts dynamiques liés aux activités maritimes et portuaires de Québec. Ces impacts, qui ont été identifiés et caractérisés, ne font toutefois pas l'objet de calculs de retombées économiques. Des impacts économiques dynamiques se produisent lorsqu'un projet contribue, en sus de son effet de dépense sur l'économie du territoire, à accroître la performance économique globale des entreprises, d'une région ou d'un secteur industriel. Cet accroissement de la performance peut découler de divers effets, mais provient généralement (i) d'une amélioration de la productivité des entreprises ou des employés (ii) du développement de compétences distinctives commercialisables (iii) d'une diminution des coûts et/ou (iv) d'un accès facilité aux marchés d'exportation. Ces impacts dynamiques s'étendent généralement au-delà du projet et peuvent même bénéficier à d'autres entreprises (notamment chez des fournisseurs ou des clients).

Les hypothèses de base des évaluations réalisées

L'évaluation des retombées économiques des activités maritimes et portuaires de Québec s'appuie sur un certain nombre d'hypothèses de base, dont les principales sont les suivantes :

- Les impacts économiques directs et indirects ont été calculés à l'aide des trois outils de référence en la matière : le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour les retombées au Québec, le modèle d'impact économique interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada pour les retombées à l'échelle canadienne, et le modèle d'EcoTec pour les régions. Pour certains types d'acteurs, KPMG a utilisé des multiplicateurs de dépenses et d'emplois qui reflétaient la structure moyenne de dépenses des industries dans lesquelles évoluent les entreprises sondées. Les retombées régionales ont été estimées par des simulations à l'aide du modèle développé par EcoTec Consultants.
- Pour les retombées au Québec, les effets induits ont été calculés en se basant sur une estimation du revenu disponible à la consommation. Les salaires et traitements simulés ont été tronqués du taux effectif d'imposition en vigueur, de 5 % attribués la parafiscalité, et de 4 % d'épargne. Pour les retombées au niveau national et régional, Statistique Canada et EcoTec simulent directement les effets induits.
- Les revenus du gouvernement du Canada ont été estimés à l'aide des taux implicites d'imposition par quintile de revenus⁹. Si le revenu moyen du secteur concerné se situait entre deux quintiles, l'hypothèse de la croissance linéaire du taux d'imposition interquintile a été posée. Le montant d'impôts sur le revenu ainsi obtenu a ensuite été alloué au provincial et au fédéral selon les taux d'imposition en vigueur pour les différentes tranches de revenu. Notons que cette méthode sous-estime les montants d'impôts sur le revenu versés au gouvernement fédéral puisque les taux effectifs sont calculés après les transferts gouvernementaux.
- L'investissement annuel moyen des trois dernières années déclaré par les entreprises a été considéré dans les dépenses. Ces investissements comprennent les sommes dépensées en infrastructures et machineries neuves, ainsi qu'en réparation et entretien des équipements existants.
- Une attention particulière a été portée au double comptage des dépenses parmi les acteurs de la communauté maritime et portuaire. Les ajustements nécessaires ont été effectués dans les matrices d'input ayant servi aux calculs des retombées.
- Pour les retombées des croisières internationales, les données de dépenses se basent sur l'étude des impacts économiques de l'industrie des croisières internationales au Canada conduite en 2012 par le *Business Research & Economic Advisors* (BREA)¹⁰. L'étude a procédé à une vaste enquête auprès des administrations portuaires et des compagnies de croisières en plus de sonder les passagers et les équipages pour estimer leurs dépenses. Au Québec, l'étude du BREA s'est basée sur les données de dépenses et d'achalandage produites par enquête en 2012 pour le compte de Tourisme Québec par Doxa Focus. L'étude du BREA divise les retombées économiques en 3 catégories, soit les retombées des dépenses des lignes de croisières, de l'équipage et des passagers. KPMG a utilisé les données de dépenses par passager et les a appliquées aux statistiques d'achalandage au Port de Québec en 2014. Les dépenses totales ainsi obtenues ont été traitées auprès de l'ISQ afin de mesurer les impacts économiques.
- Les retombées des activités récréotouristiques des plaisanciers aux 2 marinas (Vieux-Port et Yacht Club) ont été exclues. Seules les dépenses des administrations de ces marinas sont incluses dans l'étude.

⁹ Statistique Canada, CANSIM 202-0501 et 202-0703

¹⁰ Business Research & Economic Advisors, *The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada 2012*, Mars 2013

De plus, l'évaluation de retombées économiques à l'aide de modèles de type entrée-sortie implique une série d'hypothèses et de limites :

- Les modèles sont basés sur la structure industrielle pour une année de référence :
 - Les relations industrielles et les parts de marché sont donc fixes et indépendantes du niveau de production.
- Le modèle de l'ISQ est basé sur la structure industrielle québécoise de 2011 et sur l'emploi, la fiscalité et la parafiscalité de 2014. Les retombées pourraient varier si la structure moyenne du modèle changeait.
- Le modèle de Statistique Canada est basé sur la structure industrielle canadienne de 2010.
- Il y a absence d'économies d'échelles :
 - Cela fait en sorte que les retombées sont linéaires; deux fois plus de dépenses signifient deux fois plus de retombées.
- Le modèle est statique, il n'y a donc pas de considération de modification de l'économie ou des activités dans le temps.
- Il n'y a pas de phénomène de rareté, de substitution ou d'effets de prix :
 - On ne considère pas les substitutions de production que le projet peut entraîner; les pertes économiques dues aux coûts d'opportunité ne sont pas considérées.
 - Les importations peuvent satisfaire toute demande extérieure.
 - Il n'y a pas de restrictions, de nature commerciale ou tarifaire.
 - Les impôts corporatifs et taxes particulières (redevances) sont exclus de l'analyse.

Communiquez avec nous

kpmg.ca

L'information publiée dans le présent document est de nature générale. Elle ne vise pas à tenir compte des circonstances de quelque personne ou entité particulière. Bien que nous fassions tous les efforts nécessaires pour assurer l'exactitude de cette information et pour vous la communiquer rapidement, rien ne garantit qu'elle sera exacte à la date à laquelle vous la recevrez ni qu'elle continuera d'être exacte dans l'avenir. Vous ne devez pas y donner suite à moins d'avoir d'abord obtenu un avis professionnel se fondant sur un examen approfondi des faits et de leur contexte.

© 2015 KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., société canadienne à responsabilité limitée et cabinet membre du réseau KPMG de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Cooperative (« KPMG International »), entité suisse. Tous droits réservés. Imprimé au Canada.

KPMG, le logo de KPMG et le slogan « simplifier la complexité » sont des marques déposées ou des marques de commerce de KPMG International.

