

# **ÉTUDE DES RETOMBÉES DU TRANSPORT MARITIME**

**Évaluation des effets économiques de l'industrie canadienne du transport maritime**

**Rapport produit pour Transports Canada par**

**LECG**

**RÉSUMÉ**

## INTRODUCTION

---

Les statistiques publiées montrent clairement que le transport maritime est une industrie importante qui a des retombées considérables pour la société canadienne. L'économie canadienne est relativement petite et elle dépend beaucoup – beaucoup plus en fait que ce n'est le cas pour les autres économies de l'OCDE – de l'accès que lui donne le commerce aux marchés étrangers et aux produits et services étrangers. Au Canada, les exportations de produits et de services représentent plus de 40 % de l'activité économique. Par ailleurs, pour près de 75 % de ses échanges (en valeur), le Canada a pour partenaire les États-Unis. De plus, ces échanges se sont développés rapidement depuis la signature de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis (ALR) et plus encore depuis l'adoption de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), en 1994. Les échanges commerciaux permettent de fournir aux consommateurs canadiens des produits étrangers bon marché, ils stimulent l'innovation, favorisent la concurrence et contribuent aux gains de productivité grâce auxquels peut s'accroître le niveau de vie des Canadiens. D'après les estimations, le commerce extérieur génère un emploi sur quatre au Canada.

Le transport maritime est l'un des plus importants modes de transport pour le Canada en ce qu'il permet aux consommateurs et producteurs canadiens de surmonter les limites que leur impose la petitesse de notre économie. En 2003, le transport maritime représentait près du cinquième du volume de nos exportations à destination des États-Unis et plus de 95 % des quelque 162 millions de tonnes de produits de base et de produits transformés exportés vers différents marchés mondiaux. Le tableau 1 met en évidence l'importance du transport maritime en ce qu'il fait voir le volume total de nos importations et exportations acheminées selon ce mode de transport.

**Tableau 1**  
**Répartition des échanges commerciaux du Canada, selon le mode de transport, 2003**

	<i>Canada-É.-U.</i>		<i>Canada—autres pays</i>	
	<i>Exportations</i>	<i>Importations</i>	<i>Exportations</i>	<i>Importations</i>
Volume des échanges (en millions de tonnes métriques)	348,7	127,2	161,7	98,2
Routier	19,4 %	51,4 %	1,8 %	10,3 %
Ferroviaire	19,8 %	15,2 %	0,5 %	1,2 %
Aérien	0,2 %	1,5 %	0,7 %	1,9 %
Autres	42,4 %	5,4 %	0,0 %	14,1 %
<b>Maritime</b>	<b>18,1 %</b>	<b>26,4 %</b>	<b>97,1 %</b>	<b>72,5 %</b>

Le transport maritime joue également un rôle important dans le commerce intérieur du Canada. Il s'agit du mode de transport privilégié pour beaucoup de marchandises en vrac (grain, minerai de fer, charbon, etc.) acheminées via les ports des Grands Lacs, pour le pétrole brut provenant du gisement Terra Nova au large des côtes terre-neuviennes ainsi que pour les produits forestiers le long de la côte britanno-colombienne. En 2002, les échanges intérieurs se sont élevés à 62,6 millions de tonnes et représentaient 18 % du trafic maritime total. Le gros du transport intérieur est assuré par la flotte de la marine marchande canadienne, laquelle comprend des transporteurs de vrac sec, des pétroliers, des transporteurs de marchandises diverses, des remorqueurs, des barges et des traversiers. De plus, le secteur du transport maritime est un important fournisseur de services de transport des voyageurs. Notre économie est stimulée par les activités des entreprises privées, des organismes provinciaux et fédéraux, des sociétés de la couronne (fédérales et provinciales) qui offrent des services de traversier aux voyageurs de même que par les activités des entreprises et des travailleurs qui fournissent des services aux paquebots de croisière faisant escale dans nos ports.

Bien que les données publiées nous donnent une idée générale de l'importance du transport maritime au sein de l'économie canadienne, elles ne nous permettent pas

d'apprécier sa contribution précise à la production et à l'emploi. Les dépenses dans le secteur du transport maritime stimulent l'activité dans les industries maritimes, dans les entreprises qui fournissent des biens et services à ces industries de même que dans un large éventail d'industries, connexes ou non, qui profitent des flux de revenus induits par ces activités dans notre économie. Aussi avons-nous choisi de nous pencher sur ces aspects peu étudiés. Plus précisément, nous examinons la contribution du secteur à l'économie canadienne dans son ensemble à l'aide de modèles économiques mettant en évidence les liens entre le transport maritime et les autres secteurs d'activité.

Nous avons examiné les retombées économiques des industries du transport et des industries des services connexes en nous fondant sur les données pour les industries que Statistique Canada regroupe sous le titre « industries du transport par eau ». Outre les services de fret et de transport des passagers, le secteur englobe des services tels l'exploitation et la gestion portuaires, la manutention du fret et le sauvetage maritime. Les données, toutefois, ne nous renseignent pas sur un certain nombre d'activités maritimes connexes, potentiellement importantes (par exemple, la réparation des navires, le transport par camion et par rail à partir des installations portuaires, l'entreposage, etc.), ni sur les entreprises privées qui exploitent leurs propres terminaux, comme Lafarge, Redpath, Methanex, Weyerhaeuser et Alcoa. Quand les activités aux terminaux sont intégrées à la fabrication (comme c'est le cas pour les entreprises précitées), Statistique Canada n'en tient pas compte dans le calcul de la part du PIB attribuable au transport maritime. En outre, parce que notre étude a pour objet de mesurer la contribution du secteur au PIB, nous n'avons tenu compte que des activités accomplies au Canada, par des entreprises et des travailleurs domiciliés au Canada. Nous avons largement exclu la contribution de navires battant pavillon étranger qui satisfont le gros des besoins du Canada en matière de transport maritime international - parmi ceux-ci les navires de CP Navigation (enregistrés au Royaume-Uni) et ceux de Kent Lines (qui font partie du groupe Irving et sont enregistrés aux Bahamas). Quoiqu'il en soit, cette étude, réalisée en nous fondant sur les définitions et protocoles de Statistique Canada, offre une perspective nouvelle et utile sur l'importance économique du transport maritime. Elle montre que le transport maritime a un poids considérable dans notre économie, qu'il constitue une source de recettes importantes pour les provinces et l'administration

fédérale et qu'il est fortement générateur d'emplois. Bien que les retombées économiques du secteur soient les plus importantes, en termes absolus, en Colombie-Britannique, puis en Ontario et au Québec, elles concernent l'ensemble des régions.

### **Estimation des retombées économiques**

Les estimations présentées dans l'étude ont été établies en examinant les trois grands axes par lesquels les activités maritimes se répercutent sur l'économie :

- **Effet direct** : sur les salaires des travailleurs et les bénéfices des entreprises dans le secteur du transport maritime.
- **Effet indirect** : sur les entreprises qui fournissent des produits, des matériaux et des services au secteur du transport maritime, et ensuite sur les fournisseurs de ces entreprises (parce que la demande des fournisseurs de services de transport maritime se manifeste d'un bout à l'autre de la chaîne de production).
- **Effet induit** : sur les flux des revenus et des dépenses, au fur et à mesure que les effets directs et indirects se propagent à l'économie dans son ensemble.

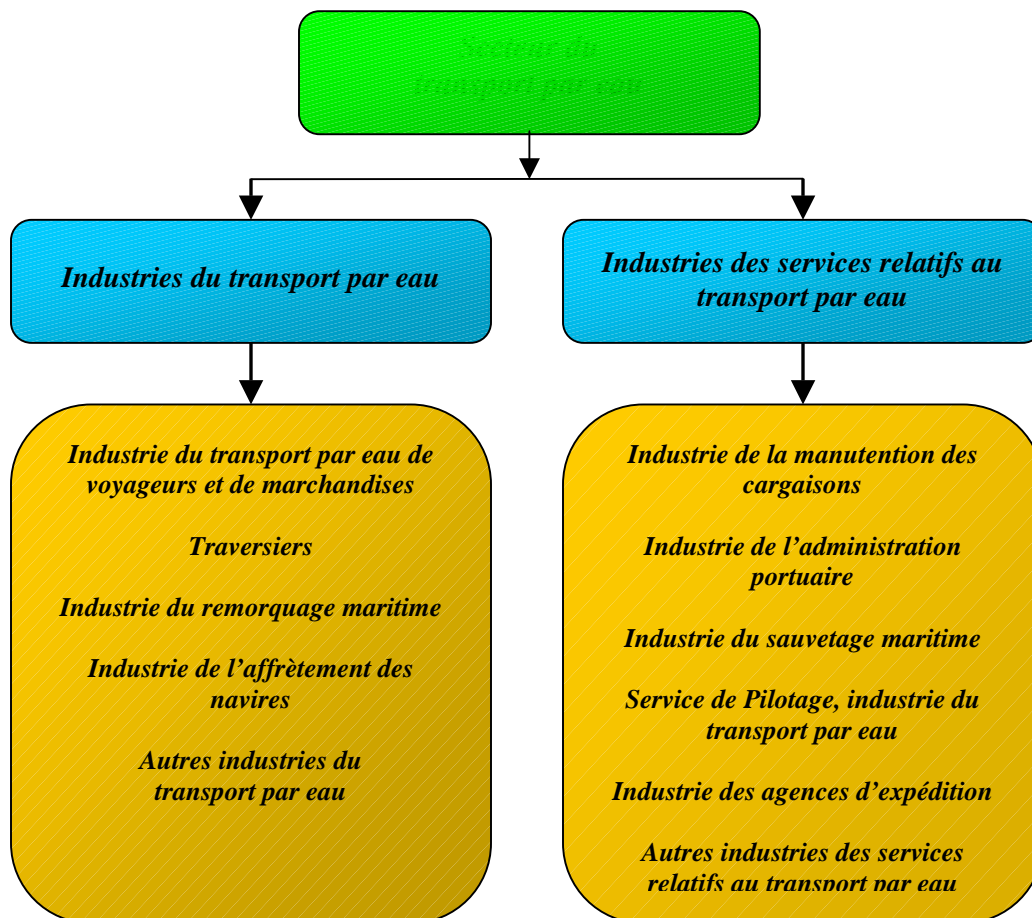
L'effet direct des activités maritimes peut être mesuré en examinant les données sur l'emploi et sur la valeur des services fournis par les industries qui composent le secteur (voir figure 1). Pour ce qui est de l'effet indirect, toutefois, il faut disposer de données détaillées sur les transactions intersectorielles. Les chercheurs doivent comprendre qu'il y a ici effet d'entraînement : les dépenses dans le secteur des services maritimes entraînent des dépenses auprès des fournisseurs du secteur (par exemple, les fournisseurs de services de réparation et de maintenance) et ces dépenses entraînant à leur tour des dépenses auprès d'autres fournisseurs, par exemple, les producteurs de matières premières et les entreprises de camionnage. Pour estimer l'effet indirect, nous nous sommes fondés sur des données produites à l'aide du modèle d'entrées-sorties de Statistique Canada.

Enfin, pour estimer l'effet induit par les activités maritimes, nous avons dû utiliser un modèle économique à portée plus étendue permettant de suivre les effets des dépenses

dans les produits et services maritimes et d'en évaluer les effets connexes sur l'emploi et les revenus dans l'économie tout entière. À cette fin, nous avons utilisé le modèle macro-économique FOCUS de l'économie canadienne, lequel a été construit et est mis à jour par l'Institute for Policy Analysis, à l'Université de Toronto. Les résultats des simulations reflètent les caractéristiques du modèle FOCUS. L'effet induit serait un peu différent si les simulations avaient été faites à l'aide d'un autre modèle ayant d'autres caractéristiques et intégrant d'autres représentations de la manière dont l'évolution de la conjoncture économique influe sur les dépenses et l'investissement ainsi que sur les activités dans divers secteurs.

Tous les calculs ont été faits pour l'année 2000. Des projections ont ensuite été établies, à partir des résultats, pour l'année 2003. Pour obtenir l'effet global des activités maritimes sur le PIB et sur l'emploi au cours de cette période, il suffit de faire la somme des effets direct, indirect et induit. Ce que l'on obtient, en bout de ligne, c'est une mesure des effets, pas une mesure des bienfaits. La croissance et le développement du Canada auraient été tout autres en l'absence du transport par eau. Malheureusement, une étude d'impact économique n'a pas pour objet et ne permet pas d'éclairer la contribution du secteur maritime dans ce contexte plus large.

**Figure 1**  
*Le secteur maritime, tel que défini par Statistique Canada*



**POINTS SAILLANTS**

---

*Les activités du secteur du transport maritime ont une importance significative dans la production économique totale*

On estime qu'en 2003, le secteur du transport maritime a contribué pour 9,1 milliards de dollars (aux prix du marché) à la production canadienne. Cela représente 0,75 % du PIB cette année-là. Comme on peut le voir dans le tableau 2 ci-après, près du tiers du total représente l'effet direct de la production du secteur maritime, 12 %, l'effet indirect, et les 55 % restants, l'effet induit par la croissance résultante du revenu et des dépenses dans l'économie dans son ensemble. Ainsi, même en s'en tenant à la définition restrictive que

Statistique Canada a donné au secteur du transport maritime et à une approche concentrée sur l'évaluation de la production du secteur (par opposition à une approche beaucoup plus large qui consisterait à évaluer la production favorisée par la disponibilité du transport par eau), on constate que le secteur a un poids non négligeable dans le PIB canadien.

***Le secteur maritime est fortement générateur d'emplois***

D'après les estimations, le secteur maritime a permis de créer 93 000 emplois en 2003. Comme le montre le tableau 2 (colonne 3), 36 000 emplois ont été créés par les dépenses directes dans le secteur. Et lorsqu'on tient compte des effets indirect et induit, ce chiffre augmente de plus de 250 %.

**Tableau 2**  
***Effets du secteur maritime sur la production et l'emploi, 2003***

	<b><i>Contribution au PIB</i></b>		<b><i>Contribution à l'emploi</i></b>	
	<i>Millions \$</i>	<i>% du total</i>	<i>Nombre</i>	<i>% du total</i>
Effet direct	3 000	32,8	36 000	38,7
Effet indirect	1 078	11,8	24 000	25,8
Effet induit	5 056	55,4	33 000	35,5
<b><i>Effets totaux</i></b>	<b><i>9 134 \$</i></b>	<b><i>100 %</i></b>	<b><i>93 000</i></b>	<b><i>100 %</i></b>

***Le secteur maritime génère des emplois rémunérateurs***

Les salaires versés par les entreprises du secteur maritime sont, en général, nettement supérieurs au salaire industriel moyen. Le tableau 3 montre que dans les deux composantes du secteur maritime - les industries du transport par eau et les industries des services relatifs au transport par eau - les gains hebdomadaires moyens sont supérieurs aux gains correspondants dans l'ensemble des secteurs d'activité, en général, et dans l'ensemble des industries du transport. En 2000, les gains hebdomadaires moyens dans les transports par eau correspondaient à 136 % de ceux dans l'ensemble des industries et à 178 % de ceux dans le secteur du commerce. Bien qu'on ne dispose pas de données sur



les emplois créés directement ou indirectement grâce au secteur maritime, on sait que chez un grand nombre des principaux fournisseurs de services du secteur (compagnies ferroviaires, entreprises de camionnage, entreprises d'entreposage), les gains hebdomadaires moyens sont également nettement supérieurs à la moyenne pour l'ensemble des secteurs d'activité.

**Tableau 3**  
**Gains hebdomadaires moyens dans le secteur maritime et dans les autres secteurs d'activité, 2000**

<i>Industrie</i>	<i>Gains hebdomadaires moyens (en tenant compte des heures supplémentaires)</i>	
	<i>Dollars</i>	<i>Indice (ensemble des industries =100)</i>
Transport par eau	849,04	135,5
Services relatifs au transport par eau	754,77	120,5
Tout Transport	743,06	118,6
Services relatifs au transport ferroviaire	1012,56	161,6
Transport par camion	683,32	109,1
Entreposage et emmagasinage	683,93	109,2
Commerce	476,48	76,1
Ensemble des industries	626,45	100

Le niveau des gains témoigne de la productivité relativement élevée de la main-d'oeuvre du secteur maritime. Les dépenses d'exploitation par employé sont plus élevées dans le transport maritime qu'elles ne le sont dans l'ensemble des secteurs d'activité, y compris dans les autres industries des transports. Ces dernières années, la productivité du travail s'est peut-être ressentie de développements tels les fusions-acquisitions dans l'industrie, l'accroissement de l'efficacité opérationnelle et de la logistique dans les ports et parmi les transporteurs maritimes, les progrès des technologies de navigation et le recours accru à de plus gros navires.

***Le secteur maritime contribue de façon non négligeable aux recettes des gouvernements***

Les revenus du secteur maritime, à savoir les revenus des particuliers et des sociétés, représentent une part non négligeable des recettes fiscales du gouvernement fédéral et des provinces. Si l'on tient compte de son effet à la fois sur les impôts et le paiement de prestations, on estime qu'en 2003, le secteur maritime aura permis un accroissement des recettes pouvant représenter 2,5 milliards de dollars au niveau fédéral et de 2,6 milliards de dollars au niveau provincial (voir tableau 4). Lorsqu'on considère une autre estimation, qui est particulièrement conservatrice et qui tient compte de toute inflation intégrée aux résultats par les modèles, on constate une croissance moins spectaculaire mais néanmoins appréciable des recettes, à savoir 1,7 milliard de dollars dans chaque cas aux niveaux fédéral et provincial. L'effet du secteur sur le solde budgétaire en 2003 est d'avoir permis des excédents supérieurs à ce qu'ils auraient été autrement, à savoir de 2,9 milliards de dollars au niveau fédéral et de 2,4 milliards au niveau provincial.

***Tableau 4  
Contribution du secteur maritime aux finances publiques, fédérales  
et provinciales, en 2003***

	<b><i>Impact sur les recettes gouvernementales (millions \$)</i></b>	<b><i>Impact sur le solde budgétaire (millions \$)</i></b>
Fédéral	De 1 683 à 2 409	2 860
Provincial	De 1 695 à 2 550	2 386
Total (y compris admin. locales et régimes de pension)	De 3 681 à 5 437	5 435

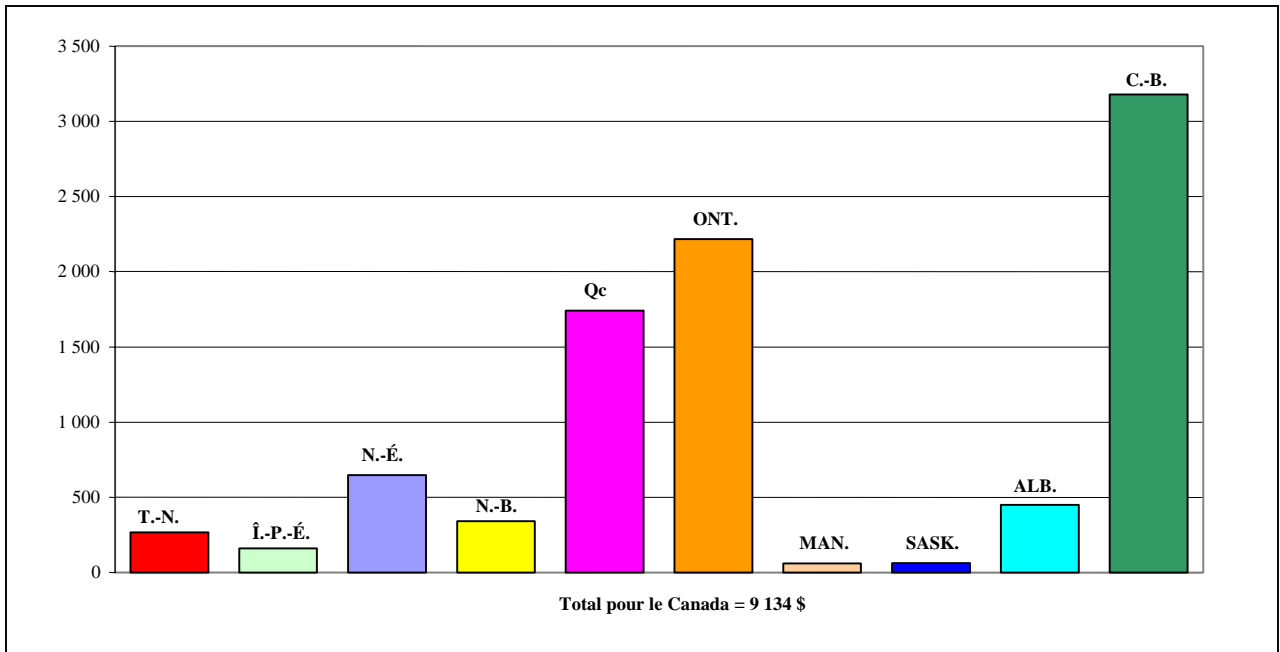
***Les effets économiques du secteur maritime touchent toutes les régions***

Toutes les régions du pays bénéficient de la production et des emplois générés par le secteur maritime. Comme on peut le voir dans les figures 2 et 3, les répercussions les plus importantes du secteur maritime sur la production et l'emploi, en termes absolus, s'observent en Colombie-Britannique, province dans laquelle on trouve le port le plus

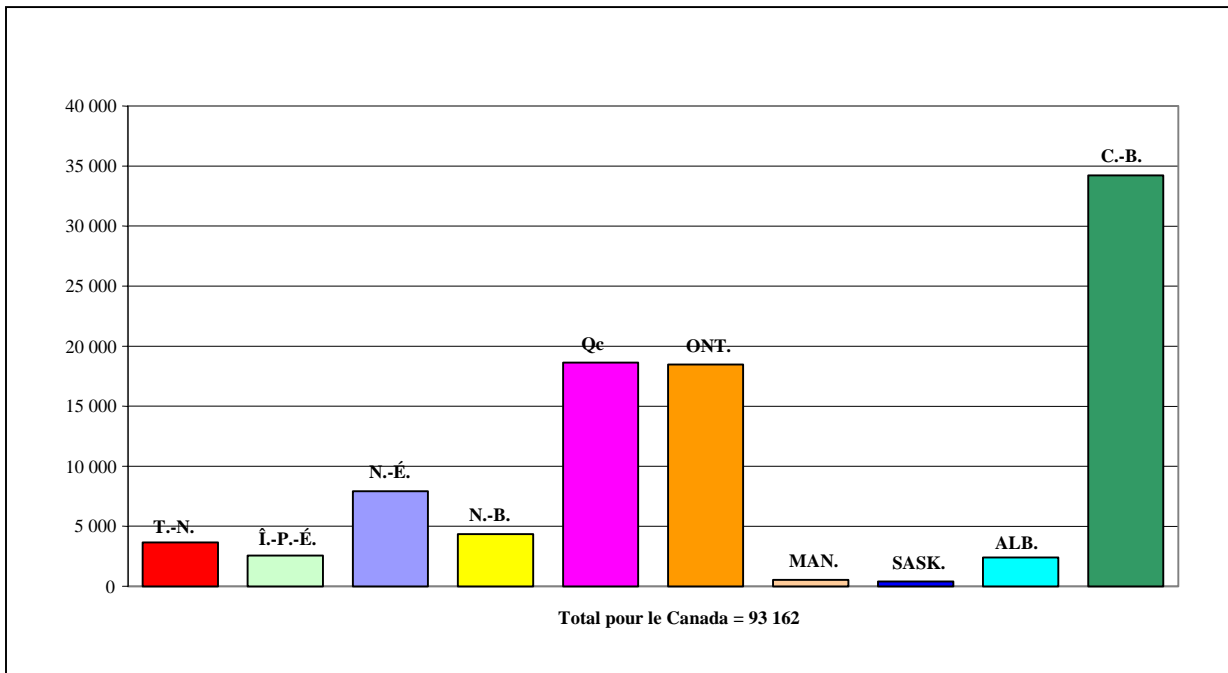
achalandé du Canada, de très importants services de traversiers ainsi qu'une industrie de transport maritime le long de la côte Pacifique très développée. Plus du tiers des emplois créés dans le secteur maritime le sont en Colombie-Britannique. Les provinces qui occupent les deuxième et troisième rangs, l'Ontario et le Québec, possèdent un important secteur maritime pour répondre aux besoins de transport sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. De plus, on trouve dans ces provinces de nombreuses entreprises de fabrication et d'entreprises de services qui sont les premiers bénéficiaires des dépenses générales générées par le secteur maritime.

Dans les Maritimes, les effets économiques sont variés, à l'image du secteur dans la région qui comprend plusieurs grands ports (Halifax, Saint-Jean, Détroit de Canso, Sydney et St. John's), des services de traversiers et des industries pour desservir l'exploration et la production pétrolières au large des côtes. Le poids *relatif* du secteur maritime dans le PIB provincial est plus important à l'Île-du-Prince-Édouard qu'il ne l'est dans toute autre province et il est plus important à l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse qu'il ne l'est en Colombie-Britannique. Les estimations, modestes, présentées dans les figures 2 et 3 pour les provinces des Prairies sont uniquement fondées sur les effets indirect et induit du secteur, les chercheurs ayant été incapables d'obtenir des données sur les répercussions des activités maritimes dans cette région. Cela dit, notre étude a montré, ce qui est significatif, que les retombées du secteur maritime se diffusaient jusque dans les Prairies.

**Figure 2**  
**Effets sur le PIB aux prix du marché, selon la province 2003**  
 (en millions de dollars de 2003)



**Figure 3**  
**Effets sur l'emploi, selon la province, 2003**  
 (Personnes occupant un emploi, à temps plein ou à temps partiel)



***Les effets économiques du secteur maritime devraient s'intensifier, ce dernier étant appelé à continuer se développer***

Le transport maritime est un secteur en expansion. D'après Statistique Canada, entre 1961 et 2000, la production du secteur du transport par eau a progressé, en termes réels, au rythme annuel de 2,7 % environ. La croissance s'est poursuivie ces dernières années et, au cours de la dernière décennie, il y a eu fort accroissement de la contribution du secteur au PIB et à la création d'emplois. Dans les années à venir, le secteur maritime continuera de se développer, faisant croître du même coup les effets directs, indirect et induit de ce dernier. Il est donc à prévoir que dans l'avenir, le secteur maritime contribuera encore davantage à l'économie canadienne, et cela sur le triple plan de la production, de l'emploi et des recettes fiscales.

## **CONCLUSION**

---

Le transport maritime est l'une des composantes clés de notre infrastructure des transports et c'est grâce à lui, dans une large part, que le Canada fait bonne figure parmi les grandes nations commerçantes du monde. Dans notre étude, nous n'avons pas cherché à évaluer la contribution du secteur maritime à la prospérité économique du Canada, ayant plutôt choisi de nous attacher à la tâche plus modeste, et plus simple aussi, qui consiste à mesurer l'impact économique de ce secteur d'activité. Nos résultats s'appuient sur les données de Statistique Canada ainsi que sur l'utilisation d'un modèle d'entrées-sorties et du modèle macro-économique FOCUS, lesquels montrent que le secteur maritime contribue pour beaucoup à la production du pays, permet de créer des emplois rémunérateurs et génère d'importantes recettes fiscales, aux niveaux provincial comme fédéral. Bien que les retombées du secteur soient les plus importantes, en termes absolus, en Colombie-Britannique et, en termes relatifs, à l'Île-du-Prince-Édouard, les retombées du transport maritime rejaillissent sur toutes les régions canadiennes.