



Impact économique des activités maritimes au Canada

SÉRIE ANALYSES STATISTIQUES ET ÉCONOMIQUES
Analyse économique

Direction générale d'Analyse économique et statistiques

No.1-1



Impact économique des activités maritimes au Canada

Gardner Pinfold

Analyses économiques et Statistiques
Pêches et Océans Canada
Ottawa, Ontario
K1A 1E6

2009

Série Analyses statistiques et économiques
Publication **No.1-1**

Publié par:
Analyses économiques et statistiques
Secteur des politiques
Pêches et Océans Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Impact économique des activités maritimes au Canada

Also available in English.

DFO/2009
N° cat. -PDF
ISBN
ISSN 1921-8796

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2009

Notice exacte de cette publication:

Gardner Pinfold
Rapport de Série Analyses
statistiques et économiques. **No.1-1** 149 p.

REMERCIEMENTS

Gardner Pinfold souhaite remercier les nombreux individus qui ont contribué à la réalisation de cette étude.

Sam Baird de Pêches et Océans Canada a présidé le comité directeur. Nous lui devons ainsi des remerciements tout-à-fait spéciaux pour son soutien et son encadrement au niveau des méthodes et des sources de données, ainsi que pour les commentaires réfléchis dont il nous a fait part sur la structure et le contenu des rapports au fur et à mesure de l'évolution de l'étude. Sam a également organisé un examen minutieux par les pairs d'une durée de deux jours en présentant aux experts-conseils des aperçus provenant de praticiens chevronnés dans le domaine de l'évaluation économique maritime.

Nous exprimons également notre gratitude aux membres du groupe d'examen par les pairs, dont les observations et les conseils ont permis d'améliorer grandement la qualité du rapport. Nous remercions David Pugh (R.-U.), Régis Kalaydjian (France), Jane Harkness (Nouvelle-Zélande), Judith Kildow (É.-U.), Gordon Gislason (Canada), Dan Lane (Canada) et Ken White (Canada).

Merci également à André Jacques de Statistiques Canada, qui nous a offert son soutien au niveau des statistiques et intégré les chiffres au modèle d'entrée-sortie afin de produire les estimations d'impact. Nous apprécions grandement le temps et l'effort des employés des ministères des gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi que des instituts de recherche qui ont fouillé dans leurs dossiers afin de nous fournir les données dont nous avons besoin.

Enfin, je souhaite remercier tout spécialement Alejandro DeMaio-Sukic de Pêches et Océans Canada pour son soutien continu et ses conseils portant sur les questions techniques et les données. De plus, Alejandro, avec l'aide de Chamari Silva de Pêches et Océans, nous a rendu un service inestimable en examinant les ébauches finales du rapport et en exprimant des conseils détaillés de nature éditoriale et technique.

Pour terminer, j'aimerais souligner que toute erreur ou omission est évidemment la responsabilité des experts-conseils.

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements

REMERCIEMENTS.....	i
LISTE DES TABLEAUX.....	iv
LISTE DES FIGURES.....	vi
Sommaire.....	ix
I Introduction.....	1
1. <i>Raison d'être</i>	1
2. <i>But et objectifs</i>	2
3. <i>Contenu</i>	2
II Méthodologie	5
1. <i>Économie des océans</i>	5
2. <i>Mesure des impacts</i>	7
3. <i>Données</i>	9
III Impacts économiques – secteur privé.....	13
1. <i>Secteur des poissons et fruits de mer</i>	13
2. <i>Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer</i>	16
3. <i>Secteur du transport maritime</i>	19
4. <i>Tourisme et loisirs</i>	22
5. <i>Construction maritime</i>	25
6. <i>Construction navale, réparation et fabrication de bateaux</i>	27
7. <i>Activités secondaires</i>	29
IV impact économique – secteur public.....	35
1. <i>Ministère de la Défense nationale/Forces canadiennes</i>	35
2. <i>Ministère des Pêches et des Océans</i>	38
3. <i>Autres ministères du fédéral</i>	40
4. <i>Ministères/conseils des provinces/territoires</i>	43
5. <i>Universités et ONGE</i>	44
V Impact économique – National et Régional.....	47
1. <i>Impact national</i>	47
2. <i>Impacts sur la région de l'Atlantique</i>	52
3. <i>Impacts sur la région du Pacifique</i>	64
4. <i>Impacts dans la région de l'Arctique</i>	74
VI Observations Finales.....	81
1. <i>Potentiel de croissance</i>	81
2. <i>Défis et lacunes</i>	83
3. <i>Nouveaux enjeux</i>	88
BIBLIOGRAPHIE.....	91

ANNEXE A: Estimations de la valeur de production du pétrole et du gaz naturel bruts en mer ..	A - 1
ANNEXE B: Estimations de la production du secteur du transport maritime	B - 1
ANNEXE C: Estimations des dépenses consacrées au tourisme et aux loisirs	C - 1
ANNEXE D: Dépenses dans le domaine de la construction maritime	D - 1
ANNEXE E: Valeur de la production dans les domaines de la construction navale et la fabrication de bateaux	E - 1
ANNEXE F: Dépenses des gouvernements fédéral et provinciaux	F - 1
ANNEXE G: Multiplicateurs de l'impact économique pur les activités dans le domaine maritime	G - 1
ANNEXE H: Quantification des activités maritimes	H - 1

LISTE DES TABLEAUX

	<i>Page</i>
Tableau S-1: Impact économique des activités des océans sur l'économie canadienne, 2006	x
Tableau S-2: Impact économique des activités des océans dans l'économie de l'Atlantique, 2006	xiii
Tableau S-3: Impact économique des activités des océans sur l'économie du Pacifique, 2006 ...	xiv
Tableau 2.1: Analyse de l'impact économique sur les secteurs maritimes concernés	6
Tableau 3.1: Structure du secteur des poissons et fruits de mer au Canada, 2006	14
Tableau 3.2: Production des poissons et fruits de mer au Canada, 2003-2007	15
Tableau 3.3: Impact économique du secteur des poissons et fruits de mer au Canada, 2006	16
Tableau 3.4: Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer, coûts d'exploitation et emplois, 2006	17
Tableau 3.5: Production de pétrole en mer au Canada, 2002-2008	18
Tableau 3.6: Impact économique du secteur du pétrole et du gaz naturel en mer au Canada, 2006	19
Tableau 3.7: Structure de l'industrie du transport maritime au Canada, 2007	20
Tableau 3.8: Production du secteur du transport maritime au Canada, 2001-2005	20
Tableau 3.9: Impact économique du secteur du transport maritime au Canada	22
Tableau 3.10: Activités de tourisme et loisir au Canada, 2006	23
Tableau 3.11: Dépenses touristiques au Canada, 2002-2006	24
Tableau 3.12: Impact du tourisme sur les océans au Canada, 2006	25
Tableau 3.13: Construction maritime au Canada, 2002-2006	26
Tableau 3.14: Impact économique de la construction maritime au Canada, 2006	27
Tableau 3.15: Structure de l'industrie de la construction navale et de la fabrication des bateaux au Canada, 2006	28
Tableau 3.16: Production de l'industrie (maritime) de la construction navale et de la fabrication des bateaux au Canada, 2002-2006	28
Tableau 3.17: Impact économique de l'industrie de la construction navale et la fabrication des navires au Canada, 2006	29
Tableau 4.1: Ressources de COMAR 2006 (le personnel comprend les employés de l'AC à Ottawa)	36
Tableau 4.2: Emplois et dépenses du COMAR au MDN, 2002-2006	36
Tableau 4.3: Impact économique des activités du secteur public au Canada, 2006	37
Tableau 4.4 : Ressources du MPO 2006 (secteur maritime seulement)	38
Tableau 4.5: Dépenses du MPO (dépenses maritimes plus les dépenses totales), 2003-2007 ...	39
Tableau 4.6 : Dépenses dans le domaine maritime par les ministères fédéraux, 2006	42
Tableau 4.7 : Dépenses connexes au domaine maritime dans les provinces/territoires, 2006	44
Tableau 4.8: Dépenses des universités et des ONGE dans le domaine des océans, 2006	46
Tableau 5.1: Valeur brute de la production par activité maritime, Canada et régions, 2006	47
Tableau 5.2 : Activités des océans dans l'économie canadienne, 2006	48
Tableau 5.3: Impact économique des activités maritimes (Atlantique et Pacifique seulement) au Canada, 2006	50
Tableau 5.4: Structure du secteur des poissons et fruits de mer, Canada atlantique, 2006	53
Tableau 5.5: Production des poissons et fruits de mer dans le Canada atlantique, 2003-2007 ...	55
Tableau 5.6: Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer, coûts d'exploitation et emplois, 2006	55
Tableau 5.7 : Production de pétrole en mer, Canada atlantique, 2002-2006	56
Tableau 5.8: Production du secteur du transport maritime, Canada atlantique, 2001-2005	57
Tableau 5.9: Activités de tourisme et de loisirs, Canada atlantique, 2006	58
Tableau 5.10: Dépenses touristiques dans le Canada atlantique, 2002-2006	58
Tableau 5.11: Construction maritime dans le Canada atlantique, 2002-2006 Construction navale et fabrication de bateaux	59
Tableau 5.12: Production des secteurs de la construction navale et de la fabrication de bateaux (maritime), Canada atlantique, 2002-2006	60

Tableau 5.13: Rôle du secteur public dans l'économie des océans, Canada atlantique, 2006	61
Tableau 5.14: Activités des océans dans l'économie du Canada atlantique, 2006	62
Tableau 5.15: Impact économique des activités dans le domaine des océans, Canada atlantique, 2006	63
Tableau 5.16: Structure du secteur des poissons et fruits de mer, Canada pacifique, 2006	64
Tableau 5.17: Production des poissons et fruits de mer dans le Canada pacifique, 2003-2007 ..	65
Tableau 5.18: Production du secteur du transport maritime, région du Pacifique, 2001-2005	67
Tableau 5.19: Activités de tourisme et de loisirs, région du Pacifique, 2006.....	67
Tableau 5.20: Dépenses touristiques dans la région du Pacifique, 2002-2006	68
Tableau 5.21: Construction maritime dans la région du Pacifique, 2002-2006	69
Tableau 5.22: Production des secteurs de la construction navale et de la fabrication de bateaux (maritime), région du Pacifique, 2002-2006.....	69
Tableau 5.23: Rôle du secteur public dans l'économie des océans, Pacifique, 2006	71
Tableau 5.24: Activités des océans dans l'économie de la région du Pacifique, 2006.....	72
Tableau 5.25: Impact économique des activités dans le domaine des océans, région du Pacifique, 2006	73
Tableau 5.26: Activités dans les domaines du tourisme et de la pêche sportive en mer, Arctique, 2006	77
Tableau 5.27: Dépenses consacrées au tourisme maritime en Arctique, 2002-2006	77
Tableau 5.28: Dépenses estimées du fédéral et des territoires dans le domaine des océans, Arctique, 2006	78
Tableau 5.29: Recettes et dépenses totales attribuables aux activités sur les océans, Arctique, 2006	79

Annexes

Tableau A-1: Estimation de la valeur de production (recettes) pour les projets de pétrole en mer dans la région de l'Atlantique	A - 1
Tableau A-2: Estimation de la valeur de production (recettes) pour les projets de gaz naturel en mer dans la région de l'Atlantique	A - 1
Tableau B-1: Contribution au PIB – rapport entre le SCIAN 488 et le SCIAN 483	B - 1
Tableau B-2: Contribution au PIB (U.S.)—Activités de transport maritime et de soutien sur l'eau	B-2
Tableau B-3: Valeurs de production des SCIAN 4831 et 4883	B - 2
Tableau C-1: Jours de participation par province pour les pêcheurs de toutes les origines (2000-2006)	C - 1
Tableau C-2: Dépenses consacrées à la pêche par jour par province pour les pêcheurs de toutes les origines (2000-2006)	C - 1
Tableau C-3: Dépenses consacrées à la pêche par province pour les pêcheurs de toutes les origines (2000-2006)	C - 2
Tableau C-4: Pondération et concordance des dépenses consacrées à la pêche sportive en vertu du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada	C - 3
Tableau C-5: Trafic des passagers à bord des navires de croisière par province (2002-2007)	C - 4
Tableau C-6: Dépenses des passagers et des membres d'équipage des navires de croisière par province (2002-2007)	C - 4
Tableau C-8: Pondération et concordance des dépenses de voyage en vertu du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada	C - 5
Tableau C-9: Voyages impliquant des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2000-2006)...	C - 6
Tableau C-10: Jours de participation à des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2006)	C - 6
Tableau C-11: Dépenses des touristes par voyage attribuées à des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2000-2006)	C - 6

Tableau C-12: Dépenses des touristes attribuées à des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2000-2006)	C - 7
Tableau C-13: Pondération et concordance des dépenses touristiques aux fins des codes de marchandises du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada	C - 8
Tableau C-14: Dépenses consacrées à la navigation de plaisance en mer par province, 2000-2006	C - 9
Tableau C-15: Pondération et concordance des dépenses dans le domaine de la navigation de plaisance aux fins du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada	C - 10
Tableau C-16: Jours de participation aux activités sur la plage par province, 2000-2006	C - 11
Tableau C-17: Dépenses consacrées aux activités sur la plage par province, 2000-2006	C - 11
Tableau C-18: Pondération et concordance des dépenses dans le domaine des loisirs aux fins du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada	C - 11
Tableau C-19: Sommaire – dépenses totales dans le domaine du tourisme et des loisirs, 2006 (toutes les activités)	C - 12
Tableau D-1: Dépenses en immobilisations par port	D - 1
Tableau D-2: Dépenses en immobilisations maritimes du MDN par province.....	D - 1
Tableau D-3: Dépenses consacrées à l'exploitation pétrolière et gazière par zone et par province	D - 1
Tableau D-4: Dépenses en immobilisations consacrées aux ports pour petits bateaux par le MPO, 2003-2006	D - 2
Tableau D-5: Indice des prix de la construction	D - 2
Tableau D-6: Dépenses en immobilisations par port (en \$ de 2005)	D - 2
Tableau D-7: Dépenses en immobilisations maritimes du MDN par province (en \$ de 2005).	D - 2
Tableau D-8: Dépenses consacrées à l'exploitation pétrolière et gazière en mer (en \$ de 2005)	D - 3
Tableau D-9: Dépenses en immobilisations consacrées aux ports pour petits bateaux par le MPO (en \$ de 2005)	D - 3
Tableau E-1: Valeur de la production dans les industries de la construction navale et la fabrication de bateaux	E - 1
Tableau F-1: Dépenses du MDN, région de l'Atlantique	F - 1
Tableau F-2: Dépenses du MDN, région du Pacifique	F - 1
Tableau F-3: Dépenses du MDN par région, avec estimations de la répartition selon les dépenses en mer/eau douce	F - 2
Tableau F-4: Dépenses de Transports Canada et des administrations de pilotage, 2006	F - 2
Tableau F-5: Dépenses des gouvernements provinciaux dans le domaine maritime, 2006	F - 3
Tableau F-6: Dépenses dans le domaine maritime par province et par ministère/organisme ...	F - 3
Tableau G-1: Terre-Neuve et Labrador	G - 1
Tableau G-2: Nouvelle-Écosse	G - 2
Tableau G-3: Nouveau-Brunswick	G - 3
Tableau G-4: Île-du-Prince-Édouard.....	G - 4
Tableau G-5: Québec	G - 5
Tableau G-6: Colombie-Britannique	G - 6

LISTE DES FIGURES

Figure S-1: PIB des Océans par secteur, Canada, 2006 (millions \$).....	xii
Figure S-2: Emplois dans le domaine des Océans par activité, Canada, 2006 (ÉTP)	xii
Figure S-3: Revenus de main-d'oeuvre par activité dans le domaine des océans, Canada, 2006 (millions \$)	xii
Figure 1.1: Carte du Canada montrant les régions d'impact sur les océans telles que définies aux fins de cette étude	3
Figure 5.1: PIB des océans par secteur au Canada, 2006 (millions \$).....	51
Figure 5.2: Emplois par activité dans le domaine des océans, Canada, 2006 (ÉTP).....	51
Figure 5.3: Revenu par activité dans le domaine des océans au Canada, 2006 (millions \$).....	51

Figure 5.4: Pêche commerciale dans l'Atlantique, volume des débarquements	54
Figure 5.5: Pêche commerciale dans l'Atlantique, valeur des débarquements.....	54
Figure 5.6: Volume de production du secteur aquacole dans l'Atlantique	54
Figure 5.7: Valeur de production du secteur aquacole dans l'Atlantique.....	54
Figure 5.8: Production de pétrole dans le Canada atlantique, quantité et valeur.....	56
Figure 5.9: Production de gaz naturel dans le Canada atlantique, quantité et valeur.....	56
Figure 5.10: Pêche commerciale dans le Pacifique, volume des débarquements.....	65
Figure 5.11: Pêche commerciale dans le Pacifique, valeur des débarquements.....	65
Figure 5.12: Volume de production du secteur aquacole dans le Pacifique	65
Figure 5.13: Valeur de production du secteur aquacole dans le Pacifique.....	65

SOMMAIRE

Quelques mots au sujet du rapport

Les activités qui dépendent des océans apportent une contribution substantielle à l'économie canadienne et aux économies des petites régions côtières. Ce rapport renferme des estimations de ces impacts économiques pour 2006 à partir des indicateurs conventionnels, comme le PIB, l'emploi et le revenu du travail.

L'analyse couvre toutes les principales activités du secteur privé qui dépendent directement des océans. Il s'agit des activités d'exploitation comme la pêche, le pétrole et le gaz naturel, ainsi que l'aquaculture, de même que les activités qui ne sont pas axées sur l'exploitation, comme la construction navale, le transport maritime, le tourisme et la construction. L'analyse tient également compte des activités des organisations du secteur public qui sont responsables de la sécurité, ainsi que de la gestion des activités et de la recherche sur les océans.

On ne pouvait englober dans cette étude toutes les activités dans le domaine des océans en raison de nos ressources limitées. On y présente cependant les services professionnels et les activités de fabrication dans le domaine de la haute technologie, deux secteurs qui contribuent à la valeur dérivée des ressources océaniques.

On reconnaît, également, dans ce rapport que les océans procurent une valeur économique de façons difficiles à quantifier. Il s'agit ici des processus des océans qui influencent le climat et la biodiversité, en plus de procurer des services inestimables comme la séquestration du carbone, le recyclage et le stockage des déchets. Les océans offrent également un potentiel incroyable en tant que sources d'énergie renouvelable.

Compte tenu de ce qui n'est pas couvert dans cette analyse, on devrait considérer les estimations de l'impact économique comme étant des valeurs *minimales*.

Impact économique à l'échelle nationale

Les activités du Secteur des océans ont produit quelque 17,7 milliards de dollars en PIB direct au Canada en 2006, créant ainsi plus de 171 340 emplois directs. Le Secteur des océans représentait 1,2% du PIB canadien en 2006 et 1,1% du nombre total des emplois au Canada (tableau S-1).

Lorsqu'on étend la portée des activités du Secteur des océans afin d'inclure les impacts dérivés (activités indirectes et induites), l'importance relative du Secteur des océans augmente à 1,9% du PIB national et à 2,0% du nombre total d'emplois.

Tableau S-1: Impact économique des activités des océans sur l'économie canadienne, 2006

		Impact sur le secteur des océans	Impact total sur le Canada	Océans en tant que % du total
PIB (millions \$)				
	Direct	17,685		1.2%
	Direct et indirect	27,653		1.9%
			1,450,490	
Emplois (ÉTP)				
	Direct	171,365		1.1%
	Direct et indirect	316,119		2.0%
			16,021,180	

Source: Tableau 5.3; Totaux pour le Canada de Statistiques Canada, no de cat. 384-0002; recensement de 2006

Les activités des océans varient grandement au niveau des impacts comparatifs sur le PIB, l'emploi et le revenu (voir les figures S-1 à S-3). Voici quelques-uns des facteurs qui contribuent à expliquer ces différences :

- ❑ **Pétrole et gaz naturel produits en mer** : Ce secteur devance la deuxième industrie en importance (transports) de plus de 100% en termes de contribution au PIB direct, mais il occupe une position légèrement moins élevée en ce qui concerne les impacts sur l'emploi et le revenu du travail. Le résultat élevé du PIB est attribuable au rendement élevé et aux flux de capitaux attribuables aux prix élevés du pétrole, alors que le nombre d'emplois relativement faible reflète le caractère intensif des capitaux dans cette industrie.
- ❑ **Trafic maritime** : Ce secteur arrive au deuxième rang en ce qui concerne la contribution au PIB et à l'emploi, mais il est premier au niveau du revenu du travail. L'impact relativement élevé au niveau de l'emploi est attribuable en grande partie à l'étroite corrélation en amont avec le transport routier et ferroviaire, ainsi que l'entreposage.
- ❑ **Tourisme et loisirs** : L'importance évidente au niveau de la création d'emplois s'explique par le fait que cette activité est essentiellement un service et qu'elle tend à faire appel à énormément de main-d'œuvre. De plus, cette étude permet de quantifier de façon systématique tous les principaux segments de l'industrie du tourisme et des loisirs, de sorte qu'elle procure une évaluation détaillée qu'on ne retrouvait pas dans les études passées. L'impact relativement faible au niveau du PIB est principalement attribuable aux salaires et aux renseignements généralement faibles dans l'industrie.
- ❑ **Poissons et fruits de mer** : Ce facteur arrive loin au quatrième rang en ce qui concerne la contribution au PIB et troisième en ce qui concerne la contribution à l'emploi. Le PIB relativement faible est attribuable aux rendements généralement faibles du capital. Le nombre élevé d'emplois directs est attribuable à la forte intensité de travail de l'industrie; la pêche à bord de petits bateaux, en particulier sur la côte est, favorise plusieurs petites usines de transformation. Peu d'usines sont automatisées, alors que la plupart comptent sur la main-d'œuvre pour obtenir la flexibilité dont elles ont besoin pour s'ajuster aux changements au niveau des ressources et des conditions du marché.

- ❑ **Fabrication et construction :** On constate un équilibre relatif entre le PIB, l'emploi et les revenus dans le secteur de production des biens. Il ne s'agit pas d'un secteur important, puisqu'il génère moins de 1 milliard de dollars en PIB, mais les impacts présentés aux figures S.1-S.3 ne révèlent qu'une partie de l'histoire. Les impacts ne tiennent pas compte des fabricants de produits marins dont on ne peut distinguer les activités dans les statistiques officielles.
- ❑ **Défense nationale :** La contribution au PIB s'effectue grâce au revenu du travail seulement (les gouvernements ne génèrent aucun bénéfice) et, par conséquent, la Défense nationale arrive en-deçà de sa position relative que l'on mesure au moyen de l'emploi et du revenu.
- ❑ **Secteur public et recherche :** Les ministères des gouvernements fédéral et provinciaux, les universités et les ONGE composant ce secteur occupent une place relativement importante dans l'économie maritime grâce aux gestionnaires, aux intendants et aux chercheurs. Alors que plus de 70% des dépenses sont versées en salaires aux employés, l'impact survient en majeure partie de façon directe. Des dépenses limitées sont disponibles afin de déclencher des impacts indirects considérables.

Figure S-1

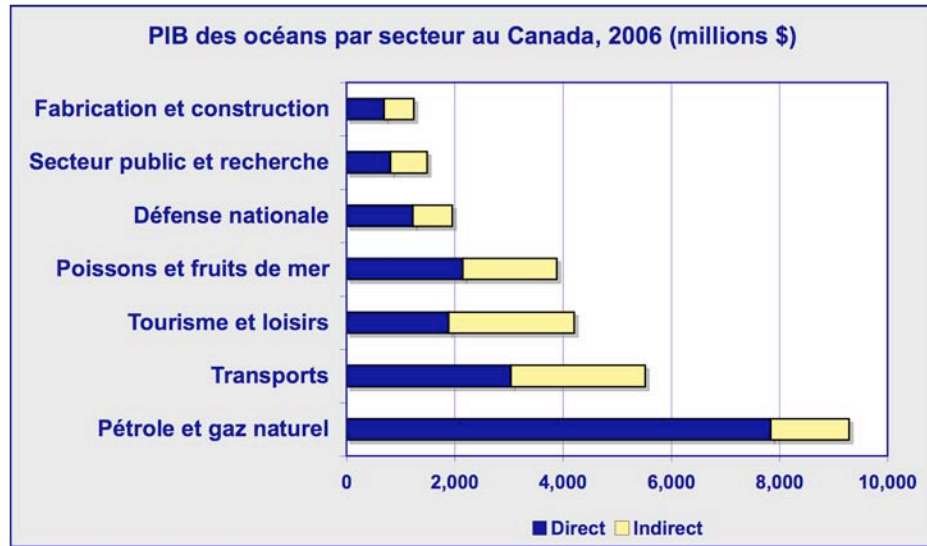


Figure S-2

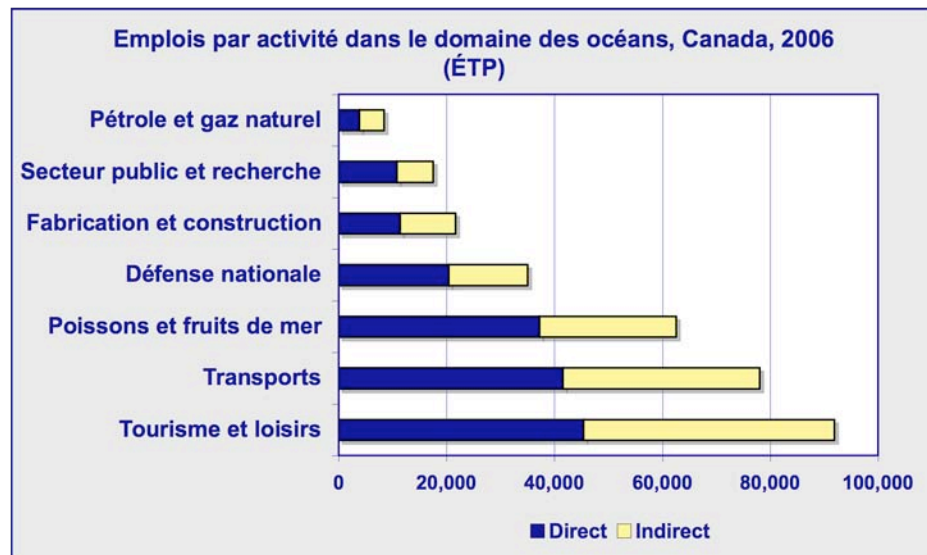
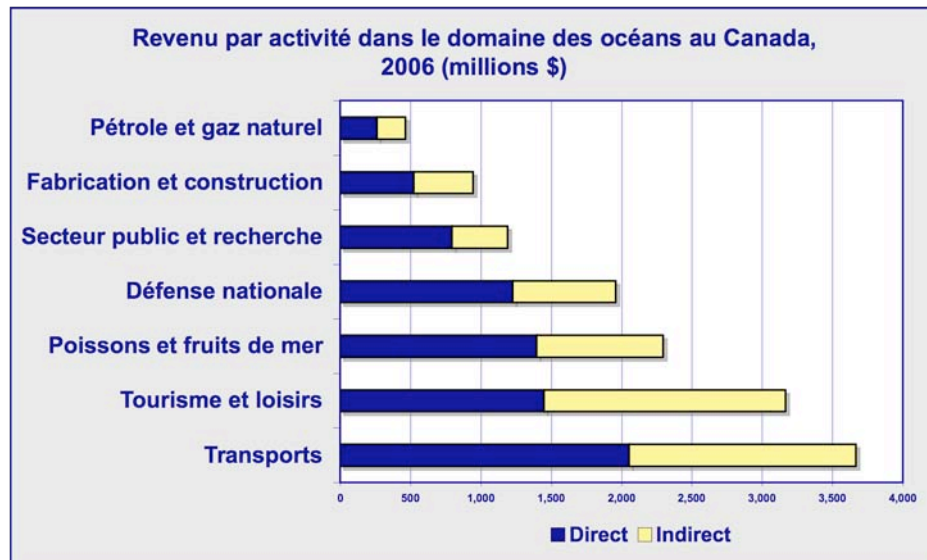


Figure S-3



Impact économique régional – Côte de l'Atlantique

On estime que les activités dans le secteur des océans ont produit 12,9 milliards de dollars en PIB direct dans la région de l'Atlantique en 2006, ce qui représente 3,5% du PIB régional.* Les activités dans le domaine des océans ont donné lieu à la création de plus de 97 600 emplois directs, contribuant ainsi pour 2% au nombre total d'emplois dans le Canada atlantique (tableau S-2).

Lorsqu'on étend la portée des activités dans le secteur des océans afin d'inclure les impacts indirects, l'importance relative du secteur des océans augmente à 5% du PIB régional et 3,7% du nombre total d'emplois.

Tableau S-2: Impact économique des activités des océans dans l'économie de l'Atlantique, 2006

	Impact sur le secteur des océans	Impact total pour le Canada atlantique	Océans en tant que % du total
PIB (millions \$)			
Direct	12,923		3.5%
Direct et indirect	18,430		5.0%
		369,398	
Emplois (ÉTP)			
Direct	97,619		2.0%
Direct et indirect	175,790		3.7%
		4,782,245	

Source: Totaux de Statistiques Canada, no de cat. 384-0002; recensement de 2006.

La région de l'Atlantique représente près des deux tiers de l'impact national global au niveau du PIB et à peine la moitié de l'impact global au niveau de l'emploi. Parmi les principaux impacts au niveau maritime régional, mentionnons :

- ❑ La contribution relative élevée au PIB au niveau national est attribuable dans une grande partie aux activités d'exploitation pétrolière et gazière en mer, ce qui représente environ 50% de l'impact dans la région de l'Atlantique. Cependant, cette industrie, qui utilise un volume élevé de capitaux, produit à peine de 4 à 5% des impacts au niveau de l'emploi et du revenu du travail dans la région de l'Atlantique.
- ❑ Le secteur des poissons et fruits de mer arrive dans l'ensemble au deuxième rang en ce qui concerne l'impact global sur le PIB dans la région, sans compter qu'il est au premier rang quant aux impacts sur l'emploi et le revenu du travail. Les impacts se font sentir à la grandeur de la région, compte tenu de la répartition généralisée des activités dans les domaines de la pêche, de l'aquaculture et de la transformation.
- ❑ Le transport maritime se classe au troisième rang en ce qui concerne la contribution au PIB et à l'emploi. Le secteur comprend la marine marchande et les traversiers, ainsi que les activités de soutien dans les différents ports. Les impacts sont concentrés dans et autour des principaux ports dans la région.

* La région de l'Atlantique comprend les quatre provinces de l'Atlantique et le Québec. Les dépenses maritimes effectuées par les ministères et organismes fédéraux avec l'administration centrale à Ottawa sont comprises dans le total de la région de l'Atlantique.

- ❑ Le tourisme occupe la quatrième place en ce qui concerne la contribution globale au PIB régional et la deuxième en ce qui a trait à son impact sur l'emploi. L'impact au niveau de l'emploi tend à être relativement faible, compte tenu des salaires peu élevés versés à presque tous les niveaux de l'industrie.
- ❑ Deux ministères fédéraux, soit la Défense nationale et Pêches et Océans Canada, dominent les activités du secteur privé. Ensemble, ils représentent près de 12% du PIB, à peine moins de 20% du nombre d'emplois en régions et 25% du revenu du travail.

Impact économique régional – Côte du Pacifique

On estime que les activités dans le secteur des océans ont produit 4,8 milliards de dollars en PIB direct en Colombie-Britannique en 2006, ce qui représente 2,6 % du PIB provincial. Les activités dans le domaine des océans ont donné lieu à la création de plus de 73 600 emplois directs, contribuant ainsi pour 3,5% au nombre total d'emplois en Colombie-Britannique (tableau S-3).

Lorsqu'on étend la portée des activités dans le secteur des océans afin d'inclure les impacts indirects, l'importance relative du secteur des océans augmente à 5% du PIB régional et 6,7% du nombre total d'emplois.

Tableau S-3: Impact économique des activités des océans sur l'économie du Pacifique, 2006

	Impact sur le secteur des océans	Impact total pour la Colombie-Britannique	Océans en tant que % du total
PIB (millions \$)			
Direct	4,761		2.6%
Direct et indirect	9,221		5.0%
		182,743	
Emplois (ÉTP)			
Direct	73,646		3.5%
Direct et indirect	140,204		6.7%
		2,092,765	

Source: Totaux de Statistiques Canada, no de cat. 384-0002; recensement de 2006.

La région du Pacifique représente près d'un tiers de l'impact national total au niveau du PIB et à peine la moitié de l'impact global au niveau de l'emploi. La différence entre les régions du Pacifique et de l'Atlantique en ce qui concerne leurs contributions respectives à l'impact national est attribuable en majeure partie à l'industrie pétrolière et gazière en mer dans la région de l'Atlantique. Les ressources maritimes dans la région de l'Atlantique favorisent également une industrie plus vaste des poissons et fruits de mer.

Parmi les principaux impacts au niveau maritime dans la région du Pacifique, mentionnons :

- ❑ Le transport maritime est la principale activité maritime sur le plan de la contribution au PIB, à l'emploi et au revenu du travail. Cela reflète l'importance de la côte ouest en tant que porte d'entrée sur les marchés d'Amérique du Nord pour les fabricants asiatiques, ainsi qu'en tant que point de départ des exportations canadiennes de matières premières.
- ❑ La côte ouest favorise le tourisme maritime et l'industrie récréative sur les côtes, deux activités majeures dans ce secteur qui arrive au deuxième rang en ce qui concerne son impact sur le PIB, l'emploi et le revenu.

- ❑ Le secteur des poissons et fruits de mer arrive globalement au troisième rang en ce qui concerne les impacts, alors que son importance relative présente un déclin constant au cours de la dernière décennie suivant l'effondrement des stocks de saumon. L'impact a été compensé dans une certaine mesure par la salmoniculture dans la région de l'Atlantique, dont la valeur a quadruplé depuis le début des années 1900.
- ❑ Deux ministères fédéraux, soit la Défense nationale et Pêches et Océans Canada, dominent les activités du secteur privé sur la côte ouest. Ensemble, ils représentent environ 10% du PIB et de l'emploi en régions, et près de 14% des impacts au niveau du revenu du travail.

Impact économique régional – Côte de l'Arctique

Les impacts économiques dans la région de l'Arctique se décrivent et se quantifient idéalement en faisant appel à des paramètres directs comme la valeur de production et les dépenses. Tel est le cas, puisque l'absence d'une économie développée sur le plan industriel et des services, ainsi que la faiblesse des liens entre les divers secteurs limitent l'applicabilité du modèle d'entrée-sortie afin d'estimer les impacts.

On estime que la valeur globale de la production attribuable aux activités maritimes dans l'Arctique atteignait les 87 millions de dollars en 2006, dont 27 millions de dollars étaient attribuables aux activités commerciales et 60 millions de dollars aux activités du secteur public.

INTRODUCTION

1. Raison d'être

Les activités qui dépendent des océans apportent une contribution substantielle à l'économie canadienne. La pêche et les installations navales ont justifié le premier établissement en Europe. La transformation du poisson, la construction navale et le transport maritime ont ensuite suivi, jetant ainsi les bases du développement et de la croissance économique sur les trois côtes du Canada. Ces activités dans le domaine des océans ont déterminé les modèles d'établissement qui ont survécu jusqu'à ce jour.

De nouvelles activités sont apparues au cours des ans, incluant le tourisme, l'aquaculture, les biotechnologies, la fabrication spécialisée, ainsi que l'exploration et l'exploitation pétrolières et gazières. Un vaste éventail d'industries de services facilitent ces activités. Ensemble, elles créent des possibilités considérables, ainsi que des défis en ce qui concerne les usages plus traditionnels.

Un système spécialisé d'administration publique a évolué afin d'assurer ainsi une intendance ayant donné lieu à une utilisation durable. Les objectifs et les directives sont enchâssés dans la *Loi sur les océans* de 1997, alors que la vision détaillée est décrite dans la *Stratégie sur les océans du Canada*, qui remonte à 2002.

Cette étude trouve sa raison d'être dans cet environnement en constante évolution touchant les activités et la gestion des océans, ainsi que dans le besoin de faire en sorte que les décideurs comprennent clairement la nature et l'importance de ces activités sur le plan économique. De façon plus précise, l'étude vise à mieux faire comprendre l'éventail complet des activités dans le domaine des océans et leur contribution à l'économie canadienne.

Pour ce faire, ce rapport nous présente les valeurs attribuables aux activités dans le domaine maritime pendant la période de 2002 à 2006, ainsi que des estimations des impacts économiques en 2006. La dernière étude du genre a été complétée en 2003 et couvrait la période de 1998-2000.*

* RASCL, *La contribution du secteur maritime à l'économie canadienne, 1988 - 2000*, préparé pour le MPO, septembre 2003.

2. *But et objectifs*

Ce rapport a pour but de présenter aux décideurs, aux planificateurs, à l'industrie et à la population générale un paramètre de l'importance économique relative des océans qui entourent le Canada de trois côtés. À cette fin, l'objectif principal consiste à estimer la valeur économique des activités maritimes au Canada, ainsi que dans les régions océaniques définies, soit l'Atlantique, le Pacifique et l'Arctique. Cet objectif général comporte deux objectifs plus précis :

- Décrire et quantifier les activités actuelles dans les secteurs commercial et public dans le domaine maritime sur le plan de leurs impacts économiques sur les économies nationales et régionales.
- Estimer la valeur des nouvelles activités dont les données sont incomplètes ou non disponibles.

3. *Contenu*

Suivant cette introduction, le chapitre II nous présente la méthodologie employée afin de produire les impacts économiques. La méthodologie comporte une section identifiant et définissant les activités particulières que représente l'économie maritime, ainsi qu'une explication de la distinction entre les activités primaires et secondaires. Les besoins et les sources de données y sont identifiés, de même que les limites. La méthodologie se poursuit alors qu'on explique l'approche utilisée afin de mesurer les valeurs économiques des différentes activités maritimes, incluant le sens des divers indicateurs et la façon dont on définit les impacts directs, indirects et induits.

Dans le chapitre III, on décrit l'analyse économique nationale des activités primaires et secondaires du secteur privé. Chaque activité y est décrite de façon qualitative et quantitative en faisant appel à des indicateurs économiques, ainsi qu'à la valeur des extrants. Toutes les questions relatives aux données y sont identifiées. Les impacts économiques – estimés à partir du modèle des entrées-sorties interprovinciales de Statistiques Canada – sont énoncés pour chaque activité en faisant appel à des indicateurs conventionnels, soit le PIB, l'emploi et le revenu du travail. De plus, le chapitre III comporte une section portant sur les soi-disant activités secondaires.

Le chapitre IV renferme l'analyse économique nationale des activités du secteur public, ce qui comprend les ministères et organismes fédéraux et provinciaux, ainsi que les universités et les ONGE.

Le chapitre V présente une récapitulation des impacts au niveau national, ainsi que des impacts dans les régions de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique (une carte délimitant les régions d'impact sur les océans est présentée à la figure 1.1). Même si l'étude porte sur les activités maritimes, les impacts économiques se produisent sur la terre ferme. Pour cette raison et en raison du besoin de se conformer aux unités statistiques établies, les régions touchées coïncident avec les frontières des provinces et des territoires.

* Le lecteur devrait prendre note qu'en définissant les régions de cette façon, un faible nombre des activités maritimes qui se déroulent à la baie d'Hudson (principalement la navigation saisonnière passant par le port de Churchill, Manitoba) sont exclues des impacts.

- ❑ **La région de l'Atlantique** comprend les quatre provinces de l'Atlantique et le Québec. Conformément au cadre de référence, les dépenses maritimes réalisées par la Défense nationale et par Pêches et Océans Canada à Ottawa sont également comprises dans la région de l'Atlantique.
- ❑ **La région du Pacifique** comprend la Colombie-Britannique.
- ❑ **La région de l'Arctique** comprend le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest, le Yukon et le Nunavik.

Les impacts nationaux constituent un sommaire des résultats des chapitres III et IV, et reposent sur les impacts régionaux. Les impacts régionaux constituent un sommaire des impacts ascendants élaboré à partir du regroupement des impacts au niveau provincial.

Le chapitre VI nous présente les observations servant de conclusion, les nouveaux enjeux, ainsi que les défis méthodologiques qu'on doit relever au moment de produire le rapport.

Plusieurs annexes consacrées aux activités renferment des détails sur la façon de dériver la valeur de sortie utilisée afin d'exécuter le modèle d'entrée-sortie, alors qu'on ne peut trouver ces données dans les sources publiées.

Figure 1.1 : Carte du Canada montrant les régions d'impact sur les océans telles que définies aux fins de cette étude



(Cette page est laissée vide délibérément.)

MÉTHODOLOGIE

1. Économie des océans

Cette étude consiste à estimer l'impact économique des activités maritimes. De façon plus précise, elle concerne l'impact économique des activités maritimes qui se déroulent dans la zone économique du Canada sur les océans Atlantique, Pacifique et Arctique.

L'économie maritime comprend les activités individuelles, industrielles et administratives qui dépendent ou qui concernent les océans. Il ne s'agit pas là d'une définition précise ou technique, mais plutôt d'un guide pratique devant permettre d'identifier les activités maritimes pertinentes. Cette liste concerne les activités directes et indirectes dans les secteurs privé et public qui sont identifiées comme étant primaires ou secondaires en fonction de leur importance économique relative et de l'état des connaissances au niveau de l'activité (tableau 2.1):

- ❑ **Activités maritimes primaires:** Ces activités représentent la pierre angulaire de l'économie maritime, soit les industries qui puisent leur raison d'être économique directement de leur utilisation extractive ou non extractive des ressources maritimes. Ces activités comprennent la pêche, l'exploitation pétrolière et gazière en mer, la construction et la réparation de navires et de bateaux, le transport sur l'eau, ainsi que la construction maritime. Elles comprennent également les ministères et organismes fédéraux et provinciaux qui sont chargés de gérer et d'administrer l'utilisation des océans.
- ❑ **Activités maritimes secondaires:** Il peut s'agir d'industries autonomes ou faisant partie d'un regroupement d'industries. Même si on peut voir leur contribution à l'économie comme étant des impacts indirects en vertu d'un modèle économique, elles se démarquent et suscitent l'attention dans le cadre de cette étude afin de faire davantage la lumière sur la nature et la portée de l'activité, ainsi que sur les liens qui existent avec les autres secteurs de l'économie.

L'intention originale consistait à mener une analyse de la valeur économique possible de six des activités secondaires identifiées par un « X » au tableau 2.1. Ainsi, il appert que trois des activités pouvaient faire partie de l'analyse des impacts économiques même s'il s'agissait d'activités primaires. Tel est le cas des services de soutien pour l'extraction de pétrole et de gaz (SCIAN 213), le tourisme et les loisirs côtiers (SCIAN 4872), ainsi que les organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE). Ce niveau d'analyse est devenu possible, parce qu'on avait recueilli ou élaboré des données insuffisantes afin de pouvoir recourir à la méthodologie des impacts.

On n'a pu réaliser une analyse détaillée des impacts économiques pour les trois autres activités, soit la pêche de subsistance, le raffinage et le transport par pipeline. Il en a été ainsi principalement en raison des limites au niveau des données. Néanmoins, chacune est décrite et accompagnée d'une discussion sur les approches d'analyse possibles, les exigences en matière de données et les défis.

Tableau 2.1: Analyse de l'impact économique sur les secteurs maritimes concernés

			But de l'analyse	
			Primaire	Secondaire
Privé	SCIAN	Industrie		
Poissons et fruits de mer				
	114	Pêche	X	
	1125	Aquaculture	X	
	3117	Transformation	X	
		Pêche de subsistance		X
Pétrole et gaz naturel en mer				
	211	Exploration-extraction	X	
	213	Services de soutien		X
	32411	Raffineries		X
	486	Transport par pipeline		X
Transport maritime				
	4831	Transport de marchandises et passagers	X	
	4883	Services de soutien au transport maritime	X	
Loisirs dans le domaine des océans				
		Pêche sportive	X	
	4831	Voyage à bord de navires de croisière	X	
	4872	Tourisme/loisirs sur les côtes		X
Construction maritime				
	23712	Installations de pétroles et de gaz naturel	X	
	23799	Ports et ouvrages maritimes	X	
		Autres (câbles, énergie renouvelable, etc.)		
Fabrication				
	33451	Équipement de navigation et de guidage	X	
	3366	Construction de bateaux et de navires	X	
		Fabrication de haute technologie		
Services				
	5416	Services prof./conseils environnementaux		
		Services de haute technologie		
Public		Ministère		
Gouvernement fédéral				
		Pêches et Océans	X	
		Défence nationale	X	
		Transports Canada	X	
		Environnement Canada	X	
		Parcs Canada	X	
		Conseil de recherches en sciences naturelles et en géo	X	
		Affaires indiennes et du Nord	X	
		Ressources naturelles Canada	X	
		Agence canadienne d'inspection des aliments	X	
Gouvernements des provinces/territoires				
		Pêches et aquaculture	X	
		Transport/traversiers	X	
		Énergie	X	
Universités et recherche			X	
ONGE				X

2. *Mesure des impacts*

Les rapports portant sur les activités maritimes commencent par un profil descriptif de chacune, alors qu'on définit sa nature et ses caractéristiques économiques, en plus de présenter un survol de ses liens avec les autres secteurs maritimes et l'économie dans son ensemble. On y aborde les principaux facteurs qui influencent le rendement des activités et les tendances, pour ensuite les quantifier en faisant appel à des indicateurs particuliers à l'industrie. Parmi les facteurs pertinents, mentionnons l'état des ressources et les marchés, alors qu'on mesure le rendement à partir d'indicateurs comme la production, le nombre d'établissements, l'emploi et les exportations.

Suivant la pratique conventionnelle, on mesure l'impact économique au moyen de trois indicateurs :

- ❑ **PIB:** La contribution de l'industrie au produit intérieur brut représente la façon la plus vaste de mesurer son impact économique. Le produit intérieur d'une industrie concerne la valeur qu'il ajoute aux intrants achetés grâce à l'utilisation de main-d'œuvre et de capitaux. Le PIB représente la valeur ajoutée totale de chaque industrie. Il ne faut pas confondre la valeur ajoutée avec la valeur des extrants, puisque cette dernière comprend la valeur des intrants achetés.
- ❑ **Revenu du travail:** Ce paramètre concerne les paiements sous forme de traitements et de salaires (et les parts de recettes dans le cas des équipages des navires de pêche) gagnés dans les industries maritimes. Les retours à la main-d'œuvre sous forme de traitements, de salaires et de gains constituent un élément clé du PIB. Les industries qui versent des traitements et des salaires relativement élevés produisent un impact économique correspondant plus élevé que les industries qui offrent des revenus en moyenne moins élevés.
- ❑ **Emploi:** Le nombre d'emplois dans l'industrie est important du point de vue politique, en raison de l'importance généralement attribuée aux emplois, mais sur le plan de l'impact économique, cette importance repose dans le fait que l'impact économique résulte des sommes consacrées aux revenus d'emploi. Plus le nombre d'emplois et le revenu moyen sont élevés, plus l'industrie est importante sur le plan de l'impact économique. Sauf indication contraire, les emplois se mesurent en équivalents temps plein (ÉTP).

Les impacts économiques résultent de la demande directe, indirecte et induite de l'économie, qu'on exprime à partir des achats de biens et services par l'industrie et les consommateurs.

- ❑ **Impact direct :** Impact découlant des dépenses effectuées par les entreprises et les industries au niveau des biens et services nécessaires afin de produire les extrants de l'industrie. Par exemple, l'industrie de la pêche achète des filets et des casiers des fabricants; l'industrie du transport maritime achète du carburant des raffineries.
- ❑ **Impact indirect:** Concerne les achats entre les industries qui résultent de la demande directe. Par exemple, les fabricants de filets achètent des lignes monofilament des fabricants; les raffineries achètent des services des entrepreneurs dans le domaine de l'entretien; les sociétés de traiteurs achètent des aliments de base. À leur tour, ces industries achètent davantage de biens et services, et ainsi de suite.
- ❑ **Demande induite:** Demande créée dans l'économie en général lorsque les consommateurs dépensent les revenus gagnés dans le cadre des activités directes et indirectes. Il peut falloir un an ou plus avant que ces dépenses des consommateurs aient un effet sur l'économie.

La somme des impacts découlant de chaque niveau de demande produit l'impact économique global des secteurs maritimes au Canada. De façon générale, plus la capacité de l'offre intérieure est grande à chacun des niveaux, plus l'impact économique sera important. Par contre, plus le contenu des importations est élevé, plus la réponse de l'industrie intérieure sera faible (multiplicateur) et plus l'impact sera faible.

La quantification des impacts économiques commence ensuite par des données globales sur la valeur brute des extrants pour chacune des activités maritimes choisies aux fins d'analyse. Dans le cas des activités du secteur privé, la valeur brute d'un extrant comprend les recettes résultant de la vente; alors que dans le cas des activités du secteur public, la valeur brute de l'extrait correspond aux dépenses totales. Alors que les dépenses nécessaires pour produire un entrant agissent graduellement dans l'économie, elles génèrent le PIB, l'emploi et le revenu du travail qu'on tente de quantifier au moyen de cette étude.

Les économistes s'en remettent à des modèles économiques afin de quantifier les impacts au niveau national, régional ou provincial. Les modèles nous présentent une vue simplifiée de l'économie, alors qu'on exprime les nombreuses transactions de demande et d'offre dans le cadre du processus de production comme une série de coefficients ou de relations quantitatives. Ces coefficients reposent sur une mesure empirique des flux dans l'économie réelle.

Cette étude repose sur un modèle d'entrée-sortie, soit le modèle interprovincial des entrées-sorties de Statistiques Canada (version de 2005) afin de produire les impacts économiques. L'utilisation d'un modèle d'entrée-sortie (E-S) est considérée comme étant idéale dans le cadre de cette étude, pour les raisons suivantes :

- Un modèle d'E-S permet de produire les sorties désirées – soit les impacts directs, indirects et induits, pourvu qu'il existe des versions « ouvertes » et « fermées ». L'utilisation de la version ouverte permet au revenu du travail de sortir de l'économie, alors que les impacts se limitent aux effets indirects. L'utilisation de la version fermée force le revenu du travail à traverser l'économie, donnant ainsi lieu à une mesure globale des impacts indirects et induits. La différence entre les deux versions représente la mesure de l'impact induit. Pour déterminer les impacts induits, Statistiques Canada fait appel à ce qu'on qualifie de fermeture partielle du modèle, ce qui permet essentiellement de tenir compte des impacts induits des dépenses de la première ronde, entraînant ainsi une estimation conservatrice des impacts.
- Le modèle d'E-S est une matrice regroupant les flux et les ventes entre les industries, permettant ainsi de mesurer les impacts et d'en rendre compte avec une résolution plus élevée. L'équilibre général et les modèles économiques de base sont structurés à un niveau économique global, lequel est dépourvu de la sensibilité d'encaisser les « chocs » particuliers à l'industrie en plus d'être incapable de produire des résultats particuliers à l'industrie.

Pour exécuter le modèle d'E-S, Statistiques Canada augmenterait les dépenses de l'industrie d'un montant arbitraire – par exemple, de 10 millions de dollars – enclenchant ainsi le flux d'achats et de ventes entre les industries, ce qui donnerait lieu à des impacts directs et indirects. Ces impacts seraient calculés de façon brute en fonction de la valeur réelle de sortie de l'industrie (demande finale) par rapport au choc arbitraire de 10 millions de dollars.

Deux inconvénients de l'utilisation d'un modèle d'E-S sont communément cités : soit la linéarité des résultats et les coefficients statiques entre les industries.

- ❑ **La linéarité des résultats** implique que l'économie n'est confrontée à aucune contrainte au niveau de la production, puisque le modèle produira des résultats constants en fonction des coefficients fixes qu'il renferme. Il s'agit là d'une préoccupation valide, même si elle n'influence pas cette étude en raison de sa portée et de ses objectifs (l'étude ne vise pas à mesurer l'impact d'un changement majeur au niveau des dépenses, ce qui serait non conforme aux relations entre les industries qui sont inhérentes au modèle d'E-S).
- ❑ **Les coefficients statiques** impliquent une absence d'innovation technologique et de variations au niveau des dépenses en raison de la concurrence mondiale. Il s'agit là d'une préoccupation valide si le modèle ne fait pas l'objet d'une mise à jour régulière. Cependant, compte tenu de la lenteur des changements structureaux dans une économie, tant et aussi longtemps que le modèle repose sur des données de l'industrie qui remontent au plus à 3-4 ans, de tels effets dynamiques se refléteraient au niveau des coefficients. Le modèle interprovincial des entrées-sorties de Statistiques Canada répond aux besoins de cet essai, puisqu'à peine un an sépare la version du modèle (2005) de l'année d'impact (2006). On devrait souligner que l'impact au niveau de l'emploi est ajusté dans l'indice du salaire dans l'industrie (2,1% entre juillet 2005 et juillet 2006, selon Statistiques Canada, tableau 281-0039).

3. Données

Critères

Cette étude requiert des données pour deux raisons principales, soit décrire les activités maritimes de façon suffisamment détaillée afin de permettre au lecteur de bien comprendre la nature de l'activité et son importance sur le plan économique; ainsi que pour utiliser le modèle d'E-S afin de produire des estimations fiables de l'impact économique. À ces fins, les données compilées au cours de l'étude répondent à quatre critères principaux :

- ❑ **Uniformité:** Les données permettent d'assurer la compatibilité entre les industries et les emplacements, en plus de refléter la théorie économique standard décrivant les mesures de l'activité économique. Autrement dit, on utilise les mêmes données, méthodes et outils pour chaque industrie et dans chaque province où l'on mesure les impacts. La plupart des données proviennent de Statistiques Canada ou sont conformes aux définitions de Statistiques Canada. Les principales exceptions concernent les données dans les domaines de la pêche commerciale et sportive qui proviennent de Pêches et Océans Canada; les données sur le tourisme des navires de croisière qui proviennent d'études spéciales; ainsi que les données d'administration publique, des universités et des ONGE qui émanent directement des ministères, des organismes, des universités et des organismes environnementaux concernés pendant la durée de cette étude. *Toutes les valeurs de sortie sont exprimées en dollars courants.*
- ❑ **Comparabilité:** Les données sont uniformes dans le temps, de façon à ce qu'on puisse observer et mesurer les changements. Un défaut à ce niveau entraîne une incertitude à savoir si ce qu'on observe est attribuable à un changement réel ou simplement à des différences au niveau des définitions. Cela équivaut à utiliser des classifications standard pour les industries touchées. Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est utilisé dans le cadre de cette étude.
- ❑ **Précision:** Alors que chaque activité maritime représente une industrie distincte dont on peut mesurer les impacts directs, indirects et induits, il faut procéder à des ajustements afin d'éliminer le comptage en double lorsqu'on calcule les impacts *totaux* de certains indicateurs

(comme l'emploi). La possibilité de comptage en double est élevée lorsqu'on évalue les impacts, en raison de l'interdépendance de plusieurs activités. Par exemple, la sortie de la pêche primaire constitue une entrée importante pour la transformation du poisson, parce que la pêche représente une activité *indirecte* de la transformation du poisson. À défaut d'ajuster les données ou les résultats, on se retrouverait avec une exagération des impacts globaux.

- ❑ **Reproductibilité:** Les données et les méthodes devraient pouvoir être reproduites par les autres afin qu'on puisse ainsi réaliser l'analyse périodiquement pour ainsi produire des paramètres des séries temporelles de l'économie des océans. Autrement dit, les données, les méthodes et les modèles devraient être faciles d'accès pour les analyses futures. Pour cette raison, les définitions des données, les sources et les méthodes employées pour obtenir les données sont clairement expliquées dans le texte, les tableaux et les annexes, alors que toute hypothèse est présentée de façon explicite.

Disponibilité et limites

Les résultats représentent passablement bien la nature et l'ampleur des activités maritimes au Canada et dans chacune de ses régions, même si les données présentent une certaine limitation (en particulier en ce qui concerne l'Arctique). À l'exception d'un retard général de deux années dans la finalisation des estimations du PIB, les forces et les faiblesses au niveau des données semblent être particulières à l'industrie et on en parle dans le chapitre suivant. En bref :

- ❑ **Pêche :** Les données annuelles sur les extrants de l'industrie (valeur des débarquements) sont déclarées par le MPO et par Statistiques Canada. Statistiques Canada produit également des rapports sur le PIB. Compte tenu du nombre d'entreprises dans cette industrie, la confidentialité des données ne présente pas un problème au niveau national ou provincial.
- ❑ **Aquaculture:** Les données annuelles sur les extrants de l'industrie (valeur des débarquements) sont déclarées par le MPO. Statistiques Canada s'occupe des rapports touchant le PIB. La confidentialité des données ne présente pas un problème au niveau national, même si tel peut être le cas pour certaines espèces au cours de certaines années au niveau provincial.
- ❑ **Transformation du poisson:** Les données annuelles sur les extrants de l'industrie (valeur de production) et le PIB sont disponibles à Statistiques Canada. Compte tenu du nombre d'entreprises que compte cette industrie, la confidentialité des données n'est généralement pas un problème au niveau national ou provincial.
- ❑ **Pétrole et gaz naturel en mer:** Les données sur la valeur des extrants et du PIB sont confidentielles au niveau provincial en raison du nombre limité d'entreprises que compte cette industrie. On ne fait aucune distinction entre les données sur le côté hauturier de l'industrie pétrolière et gazière par rapport aux données générales sur l'industrie au niveau national. Les estimations de la valeur des extrants proviennent des prix du pétrole et du gaz naturel bruts appliqués aux données de production (quantités) qui sont fournis par les organismes de réglementation (conseils fédéraux-provinciaux à Terre-Neuve et Labrador et en Nouvelle-Écosse). Voir l'annexe A.

- ❑ **Services de soutien dans le domaine du pétrole et du gaz:** Les données sur la valeur des extrants et du PIB sont confidentielles au niveau provincial, en raison du nombre limité d'entreprises dans l'industrie. Les données sur le secteur de l'industrie des services maritimes en mer ne se distinguent pas des données globales de l'industrie à l'échelle nationale. Les estimations de la valeur des extrants (données de dépenses) proviennent des organismes de réglementation (conseils fédéraux-provinciaux à Terre-Neuve et Labrador et en Nouvelle-Écosse).
- ❑ **Transport maritime:** On peut se procurer les données sur la valeur des extrants et du PIB dans les sources publiées à l'échelle nationale et au niveau provincial, mais non pour toutes les années pour des raisons de confidentialité. On peut connaître la valeur des extrants au niveau provincial en présentant une demande spéciale à Statistiques Canada.
- ❑ **Services de soutien au transport maritime:** Les données appartiennent à une vaste catégorie intitulée « Services de soutien au transport » et ne font pas l'objet d'un rapport aux fins du volet maritime. Une estimation est nécessaire afin de déterminer la valeur des extrants et des impacts. Voir l'annexe B.
- ❑ **Tourisme:** Statistiques Canada, Pêches et Océans Canada et une association industrielle effectuent un sondage sur les niveaux d'activités (jours) et les dépenses par province, et ce, pour les trois principaux secteurs touristiques, soit le tourisme côtier, la pêche sportive et les croisières. Les données provenant de ces sondages sont déjà disponibles pour la pêche sportive et les croisières, mais on doit les compiler dans un tableau spécial dans le cas du tourisme côtier et des loisirs. Voir l'annexe C.
- ❑ **Construction maritime:** Cette activité concerne deux secteurs, soit le pétrole et le gaz naturel, ainsi que les ports. Statistiques Canada ne produit aucun rapport des données sur les extrants de la construction maritime, puisque cette activité est saisie dans le cadre d'une catégorie plus vaste dans le domaine de la construction. Néanmoins, des données sont disponibles provenant de sources variées, dont les organismes de réglementation pour le pétrole et le gaz naturel, Pêches et Océans Canada en ce qui concerne les ports pour petits bateaux, les administrations portuaires dans le cas de la construction des grands ports, la Défense nationale pour les installations navales, ainsi que les organismes provinciaux en ce qui concerne la construction des gares maritimes. On considère que l'estimation globale est conservatrice, puisque les données sur les investissements privés dans les installations maritimes sont exclues. Voir l'annexe D.
- ❑ **Fabrication :** Les données sur la construction navale, ainsi que sur la réparation et la fabrication des navires sont produites par Statistiques Canada, même si les questions de confidentialité limitent leur disponibilité pendant un certain nombre d'années. Les données sur la fabrication de l'équipement à des fins maritimes ne sont pas disponibles, parce qu'on ne présente pas ce secteur comme une industrie distincte dans le SCIAN.
- ❑ **Ministères et organismes fédéraux et provinciaux:** Les données aux niveaux national et provincial proviennent directement des ministères et organismes, même si les données pour certains ministères fédéraux pourraient être disponibles à l'échelle nationale seulement, alors qu'on laisserait à l'expert-conseil le soin d'estimer la décomposition au niveau régional. Les données de certains ministères doivent faire l'objet d'un ajustement pour éviter de les compter en double. Il s'agit là d'un problème principalement dans le cas du transport, alors que Transports Canada et plusieurs provinces subventionnent les services de traversier. Voir l'annexe E.
- ❑ **Universités et ONGE:** Les données provinciales proviennent des sondages réalisés auprès des universités et des organisations.

(Cette page est laissée vide délibérément.)

III

IMPACTS ÉCONOMIQUES – SECTEUR PRIVÉ

1. Secteur des poissons et fruits de mer

Secteur

Le secteur canadien des poissons et fruits de mer produit des recettes attribuables aux ventes de l'ordre de 4 milliards de dollars, ce qui place généralement le Canada parmi les cinq premiers pays exportateurs au monde.

Le secteur se compose de trois industries interreliées, soit la pêche, l'aquaculture et la transformation du poisson.

- **Pêche commerciale:** SCIAN #11411 – Récolte du poisson dans son habitat naturel au moyen de navires et d'engins spécialisés. Les navires comprennent des chalutiers, des senneurs, des ligneurs, des palangriers, ainsi que divers types de bateaux à pont découvert utilisés pour pêcher le homard, le crabe et pour la pêche en plongée. Les engins comprennent des chaluts, des palangres, des sennes coulissantes, des lignes avec hameçons, ainsi que divers types de pièges et de casiers.
- **Aquaculture:** SCIAN #11251 – Établissements participant à l'élevage dans les centres piscicoles et à la production d'animaux aquatiques dans des environnements contrôlés en faisant appel à divers types d'intervention (comme des parcs en filets, des cages, des systèmes de suspension variés) afin d'accroître la production, incluant le stockage, l'alimentation et la protection contre les prédateurs et les maladies.
- **Préparation et emballage des poissons et fruits de mer:** SCIAN #31171 – Établissements participant au parage, à la préparation en filets, à la mise en conserve, au fumage, au salage et à la congélation du poisson, ainsi qu'au décorticage et à l'emballage des crustacés. Les navires-usines appartiennent à cette catégorie.

L'industrie de la pêche commerciale se compose de quelque 21 000 navires de pêche qui sont principalement indépendants (tableau 3.1) et qui embauchent environ 40 000 personnes (capitaines et membres d'équipage) principalement pendant les saisons de pêche. Le nombre de navires et de détenteurs de permis a chuté de près du tiers sur la côte atlantique depuis le début des années 1990, et de près de moitié sur la côte du Pacifique. Cette chute est attribuable en partie à l'effondrement des stocks importants sur les deux côtes (le poisson de fond dans l'Atlantique et le saumon dans le Pacifique), ainsi qu'en partie aux changements au niveau des systèmes de gestion (soit les quotas transférables) qui favorisent une utilisation plus efficace des capitaux. Les données définissant les tendances dans le domaine de la pêche sont énoncées dans la discussion sur les impacts régionaux au chapitre V.

Tableau 3.1: Structure du secteur des poissons et fruits de mer au Canada, 2006

Pêche commerciale		Aquaculture		Transformation	
Navires	Emplois	Sites	Emplois	Usines	Emplois
21,000	40,000	2,906	5,450	752	38,100

Source: Ministères provinciaux des pêches et de l'aquaculture

Les navires vendent leurs prises aux usines de transformation ou à d'autres intermédiaires, alors qu'un faible pourcentage se rend directement aux clients. On constate une intégration verticale dans certaines pêcheries (propriété commune des navires de pêche et des usines de transformation), même si cela représente une proportion relativement faible de la production totale de l'industrie. La gestion de la pêche repose sur une combinaison de permis d'accès limité, d'un total autorisé de captures et de quotas individuels, de restrictions au niveau de la taille du poisson, ainsi que de restrictions au niveau de la saison, des engins et des navires.

L'industrie aquacole repose sur un ensemble d'opérations intégrées de façon verticale et indépendantes (incluant les aquaculteurs à contrat) réalisée dans 2 906 sites licenciés (qui ne sont pas tous actifs). Le saumon représente de 75 à 80% de la valeur de production, alors que les moules et les huîtres représentent en majeure partie le reste. Plusieurs exploitations aquacoles transforment leur propre production, même si la production aquacole est également acheminée vers les usines desservant les pêcheurs commerciaux.

L'industrie de la transformation des poissons et fruits de mer se compose de 752 établissements qui embauchent quelque 38 100 travailleurs occupant principalement des emplois saisonniers (tableau 3.1). La plupart des usines s'arrachent les matières premières des navires de pêche indépendants, alors que l'intégration verticale est généralement limitée au coût d'immobilisation élevé de la pêche en haute mer, incluant celle qui autorise les navires-usines (comme la crevette nordique, le pétoncle de mer et la mactre d'Amérique). Le nombre d'usines a chuté depuis le début des années 1990, alors que l'industrie s'est consolidée en réaction à la baisse des approvisionnements et du nombre de navires capables de procurer la matière première.

Production

Le secteur de la pêche commerciale au Canada produit habituellement près d'un million de tonnes (poids débarqué) de matière première chaque année, pour une valeur s'élevant entre 1,8 et 2,2 milliards de dollars (tableau 3.2). La baisse de valeur des extrants depuis 2003 est attribuable en partie à la baisse des débarquements, mais principalement à la baisse des recettes provenant des exportations vers notre principal partenaire commercial, soit les É.-U. (en raison de la baisse de valeur du dollar américain).

Le domaine de l'aquaculture présente une augmentation constante du tonnage et de la valeur jusqu'en 2006, alors que la légère baisse de valeur constatée en 2007 résultait dans une grande mesure de la pression au niveau des taux de change. La valeur des extrants repose simultanément sur la valeur à la ferme et sur la valeur du produit final, puisque les statistiques officielles comprennent la transformation aquacole, qui est un volet de l'industrie aquacole.

Entre le début et le milieu des années 2000, la valeur de production finale de l'industrie des poissons et fruits de mer (soit la transformation *plus* l'aquaculture; la production de la pêche commerciale est comprise dans la transformation) était stable tout juste en-dessous de 5 milliards de dollars, alors que près de 80% étaient destinés aux marchés d'exportation. La baisse abrupte de valeur de la production transformée dans les pêcheries maritimes en 2005 fut compensée par une augmentation de la production aquacole (tableau 3.2). Cette baisse s'explique en partie par

l'évolution du taux de change, mais également par une chute abrupte en 2005 des prix du crabe des neiges, une espèce primordiale dans le domaine de la pêche dans l'Atlantique.

Tableau 3.2: Production des poissons et fruits de mer au Canada, 2003-2007

	Débarquements de la pêche commerciale		Production aquacole		Production transf.	Industrie des pois. et fm.	Valeur des exports.
	tonnes	0 \$	tonnes	0 \$	0 \$	0 \$	0 \$
2003	1,068,682	2,185,383	146,900	573,981	4,301,326	4,875,307	4,368,285
2004	1,130,260	2,213,428	138,400	526,828	4,313,610	4,840,438	4,306,948
2005	1,048,159	1,937,984	151,390	700,158	3,979,905	4,680,063	4,168,157
2006	1,030,041	1,820,281	167,800	895,031	3,962,305	4,857,336	3,951,772
2007	972,628	1,887,543	166,170	787,494	s/o	s/o	3,726,594

Source: MPO <http://www.dfo-mpo.gc.ca/stats-fra.htm>; Statistiques Canada, tableau spécial Statistiques Canada, no de cat. 301-0006

Questions et ajustements aux données

- Lorsqu'on doit produire une estimation de l'impact global du secteur des poissons et fruits de mer, il faut faire preuve de prudence afin d'éliminer le comptage en double des cas de corrélation en amont avec les pêches et l'aquaculture afin d'estimer les impacts indirects et induits de l'industrie de la transformation. Pour ce faire, on doit réduire les achats de l'industrie de la pêche à zéro au moment d'estimer les impacts de l'industrie de la transformation.

Impact économique

Le secteur des poissons et fruits de mer a généré 3,9 milliards de dollars en PIB (tableau 3.3) pour des recettes totales à peine inférieures à 4,9 milliards en 2006 (tableau 3.2). Le secteur a créé l'équivalent de 37 255 emplois directs à temps plein (le nombre d'emplois directs réel est presque deux fois plus élevé en raison de la variation saisonnière) et 25 200 emplois de plus attribuables aux activités indirectes. Ces emplois ont donné lieu à près de 2,3 milliards de dollars en revenus pour les foyers.

Tableau 3.3: Impact économique du secteur des poissons et fruits de mer au Canada, 2006

PIB et revenu en 000 \$ - Emplois - nombre d'ÉTP	Pêche	Aquaculture	Transformation*	Secteur des poissons et fruits de mer
Impact direct				
PIB	929,861	289,010	932,433	2,151,304
Emplois	10,098	4,173	22,983	37,255
Revenu	623,943	121,845	650,887	1,396,675
Impact indirect				
PIB	220,891	204,659	566,486	992,037
Emplois	3,416	2,936	7,863	14,215
Revenu	119,958	102,429	214,123	436,510
Impact induit				
PIB	302,414	141,140	297,283	740,837
Emplois	3,447	2,012	5,625	11,084
Revenu	213,573	70,409	178,830	462,811
Impact total				
PIB	1,453,167	634,810	1,796,202	3,884,178
Emplois	16,961	9,121	36,472	62,554
Revenu	957,474	294,683	1,043,840	2,295,997

Les impacts indirects et induits de l'industrie de la transformation sont ajustés afin d'éliminer le comptage en double de la pêche.

Source: Modèle d'entrée-sortie interprovincial de Statistiques Canada, version de 2005.

2. Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer

Secteur

Le secteur du pétrole et du gaz naturel en mer a généré des recettes dans les 9 milliards de dollars (2006) attribuables aux ventes, alors que la production fut exportée en majeure partie vers les É.-U.

Le secteur se compose de deux industries interreliées : soit l'extraction du pétrole brut et du gaz naturel, ainsi que les activités de soutien aux opérations relatives au pétrole et au gaz naturel:

- **Extraction:** SCIAN #211111 – Cette industrie se compose d'établissements participant principalement à l'exploitation, au développement et à la production du pétrole ou du gaz naturel à partir de puits à l'intérieur desquels circulent des hydrocarbures en faisant appel aux techniques de pompage normales. Les installations en mer comprennent des systèmes de production fixes ou flottants, alors qu'on transporte les hydrocarbures vers les installations à terre par navire ou au moyen d'un pipeline.
- **Activités de soutien:** SCIAN #213111/2 – Cette industrie se compose d'établissements participant principalement aux activités sur une base contractuelle dans le cadre des opérations concernant le pétrole et le gaz naturel. Ces opérations comprennent le forage d'exploration, ainsi que les divers services nécessaires pour procéder à l'essai d'un puits et le préparer en vue de la production (installation du cuvelage, cimentation, perforation des cuvelages des puits, acidification et traitement chimique des puits).

À ce jour, l'extraction du pétrole et du gaz naturel en mer ne s'effectue que sur la côte est du Canada. Trois projets dans le domaine du pétrole brut ont été mis sur pied et la production est en cours sur les Grands bancs au large de Terre-Neuve et Labrador (Hibernia, Terra Nova et White Rose), alors qu'un autre projet se trouve au stade de planification (Hebron). Un projet de gaz naturel a été mis sur pied et est en cours de production sur la plate-forme Scotian au large de la

Nouvelle-Écosse (Sable), alors qu'un autre est au stade de planification (Deep Panuke). Compte tenu des sommes substantielles nécessaires pour développer ces projets (plusieurs milliards de dollars chacun), tous les projets sont développés par des consortia de grandes sociétés pétrolières.

Tableau 3.4: Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer, coûts d'exploitation et emplois, 2006

Projets	Extraction		Activités de soutien		
	Coûts d'exploitation	Emplois	Nombre de puits percés	Coût	Emplois
#	millions \$	ÉTP	#	millions \$	ÉTP
4	1,300	3,000	6	185	200

Source: CNLOPB/OCNEHE

Les services de soutien (exploration) comprenaient six puits en 2006, ceux-ci étant tous situés sur les Grands bancs. Quatre de ces puits ont été forés afin de délimiter le champ White Rose, alors que deux autres étaient des puits d'exploration. On réalise habituellement un programme de forage avec une plate-forme de forage autoélevatrice ou une plate-forme semi-submersible avec l'appui de navires d'approvisionnement et de sécurité, d'hélicoptères et de services variés de finition et d'essai. Les activités d'exploration sur les Grands bancs ont été relativement stables au cours de la dernière décennie, alors que les résultats décevants sur la plate-forme Scotian ont entraîné une baisse de l'exploration dans cette zone. L'exploration en mer est une activité dispendieuse, alors que les puits coûtent habituellement de 30 à 40 millions de dollars.

Production

Ensemble, les trois projets pétroliers ont produit 125 millions de barils de pétrole brut en 2008, pour une valeur totale de 12,9 milliards de dollars (tableau 3.5). L'augmentation substantielle de valeur depuis 2004 était attribuable aux prix croissants du pétrole, qui ont plus que compensé la baisse de valeur du dollar américain.

Des augmentations comparables au niveau des prix du gaz naturel ont permis d'accroître la valeur de la production du gaz naturel de Sable à 1,5 milliard de dollars en 2005. La baisse en 2006 était attribuable à la baisse de production, à des prix plus faibles et à la valeur réduite du dollar américain. La production a repris en 2007 avec l'ajout d'une plate-forme de compression et, compte tenu de l'augmentation des prix, les recettes sont passées à un montant estimé de 1,46 milliard de dollars en 2008.

Tableau 3.5: Production de pétrole en mer au Canada, 2002-2008

	Pétrole brut		Gaz naturel	
	millions de baril	millions \$	milliards de pieds cubes	millions \$
2002	104	4,082	193	827
2003	123	4,994	165	1,152
2004	115	5,681	153	1,096
2005	111	7,387	149	1,518
2006	110	8,108	134	1,014
2007	134	10,435	155	1,079
2008	125	12,917	164	1,462

Source: Voir la dérivation et les sources à l'annexe A.

Questions et ajustements aux données

- ❑ Statistiques Canada ne publie pas les données relatives aux extrants et au PIB pour le secteur des activités en mer pour des raisons de confidentialité (trop peu de producteurs). L'application des prix du pétrole brut et du gaz naturel aux données de production (disponibles auprès des conseils du pétrole en mer correspondants) permettent de connaître la valeur des extrants nécessaires afin d'estimer les impacts. Ces résultats sont présentés au tableau 3.5, alors que la façon de dériver les estimations est présentée à l'annexe A.
- ❑ L'impact du PIB nominal total est attribué aux provinces correspondantes (Terre-Neuve et Labrador et la Nouvelle-Écosse), puisque c'est à ces endroits que s'effectue la production. L'estimation des impacts directs au niveau de l'emploi et des revenus pose un problème, puisque les dépenses produisant ces impacts ne sont pas toutes effectuées dans les provinces et parce que les impacts directs ne sont pas déclarés pour des raisons de confidentialité. Ces impacts sont calculés à partir de la part des dépenses totales réalisées dans les provinces (et provenant des conseils du pétrole en mer correspondants) et sont ajustés en fonction des valeurs publiées de ces indicateurs.

Impacts économiques

Le secteur du pétrole et du gaz naturel en mer a généré un PIB total de 9,3 milliards de dollars (tableau 3.6) sur des recettes totales de 9,1 milliards de dollars en 2006 (tableau 3.5). Ce secteur a créé 3 800 emplois directs et 4 600 autres dans des activités indirectes. Ces emplois ont créé 465 millions de dollars en revenu du travail. Mentionnons cependant que le PIB direct est attribuable en grande partie aux profits et aux paiements sur la dette (rendement des capitaux), dont la plupart quittent les provinces d'origine (les redevances attribuables aux ressources demeurent). Cela ne signifie pas qu'on devrait ajuster le PIB. Alors que le PIB reflète avec précision le revenu produit dans une zone donnée, il n'indique pas nécessairement le revenu injecté dans l'économie de cette région. À cet égard, le pétrole et le gaz naturel constituent simplement un exemple extrême de nombreuses autres industries dont les revenus sont versés en tant que paiements aux propriétaires de capitaux qui demeurent à l'extérieur de la zone où ce revenu est généré.

En plus des emplois et des revenus résultant du développement et de la production sur le terrain, les provinces productrices tirent des profits énormes des redevances. En 2007, par exemple, Terre-Neuve et Labrador a recueilli 1,5 milliard de dollars en redevances, alors que ce montant atteignait 380 millions de dollars en Nouvelle-Écosse.

Tableau 3.6: Impact économique du secteur du pétrole et du gaz naturel en mer au Canada, 2006

PIB et revenu en 000\$ équivalents temps plein	Emplois en	pétrole et de gaz naturel	Services de soutien	pétrole et du gaz naturel
Impact direct				
	PIB	7,753,603	85,560	7,839,163
	Emplois	3,334	488	3,822
	Revenu	227,039	35,340	262,379
Impact indirect				
	PIB	952,713	35,340	988,053
	Emplois	2,800	271	3,071
	Revenu	115,558	13,020	128,578
Impact induit				
	PIB	435,316	26,598	461,914
	Emplois	1,365	160	1,524
	Revenu	63,252	11,160	74,412
Impact total				
	PIB	9,141,632	147,498	9,289,130
	Emplois	7,498	919	8,417
	Revenu	405,850	59,520	465,370

Source: CNLOPB/OCNEHE; Modèle d'entrée-sortie interprovincial de Statistiques Canada, version de 2005.

3. Secteur du transport maritime

Secteur

Le secteur du transport maritime génère des recettes qu'on estime à 6,5 milliards de dollars (2006) attribuables au transport de cargaisons domestiques et internationales en haute mer et sur les voies maritimes côtières (à l'exception de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent en amont de Montréal).

Ce secteur se compose de deux industries étroitement liées, soit le transport sur l'eau et les activités de soutien du transport sur l'eau :

- ❑ **Transport sur l'eau:** SCIAN #48311 – Cette industrie comporte des établissements impliqués principalement dans les services de navigation en haute mer, sur les côtes, sur les Grands Lacs, ainsi que dans la voie maritime du Saint-Laurent pour les marchandises et les passagers (incluant les traversiers et les navires de croisière). [*Seuls les impacts attribuables à la navigation en haute mer et sur les côtes (incluant les traversiers et les navires de croisière) sont abordés dans cette étude.*]
- ❑ **Activités de soutien au trafic maritime:** SCIAN #4883 – Cette industrie présente quatre éléments secondaires, soit les opérations portuaires, la manutention des cargaisons maritimes, les services de navigation (pilotage, remorqueurs, entrée au bassin, sauvetage) et d'autres services au niveau du transport maritime (surveillance/vérification des cargaisons, services d'approvisionnement des navires, dock flottant servant à l'entretien).

Le trafic maritime comprend l'aspect du secteur concernant les navires, la compilation des activités des sociétés d'expédition et de traversiers seulement. L'industrie peut se diviser en deux segments, soit « pour embauche » et « pour son propre compte ». Seuls les résultats financiers du

segment « pour embauche » sont compris dans les statistiques officielles. L'industrie ne tient pas compte de l'aspect 'transport maritime' des sociétés qui intègrent l'expédition à leurs opérations (« pour son propre compte »). En 2006, après quelques années d'analyse, Statistiques Canada complétait un compte satellite afin de donner un aperçu des activités pour son propre compte. On venait à la conclusion, dans ce rapport, que si les activités pour son propre compte étaient comprises dans les statistiques officielles, on ferait plus que doubler la contribution de l'industrie au PIB. Les données sur les navires au tableau 3.7 comprennent les segments « pour embauche » et « pour son propre compte » de l'industrie.

Tableau 3.7: Structure de l'industrie du transport maritime au Canada, 2007

Administrations portuaires	Principaux ports		Navires battant pavillon canadien		
	Transports Canada	Cargos	Traversiers		
#	#	#	Milliers de TB	#	Milliers de TB
19	77	110	1,780	72	428

Source: Transports Canada, Le transport au Canada, 2007

Les activités de soutien au transport maritime concernent l'aspect portuaire du secteur, alors qu'on tient compte des activités qui se déroulent lorsque le navire entre au port, qu'il décharge sa cargaison ou qu'il transporte des passagers. Cela n'est pas une activité indirecte par rapport au transport sur l'eau, mais plutôt une industrie distincte.

Le Canada compte 96 ports majeurs, dont 19 sont gérés par les administrations portuaires canadiennes et 77 par Transports Canada. Parmi les ports gérés par les administrations portuaires canadiennes, 15 se trouvent sur la côte du Pacifique (6) ou de l'Atlantique (9); et de ceux gérés par Transports Canada, 55 sont des ports maritimes (40 dans l'Atlantique et 15 dans le Pacifique). Aux fins de cette étude, les activités aux ports des APC situés à Québec et Montréal sont comprises dans l'analyse. Les ports en amont de la voie maritime des Grands Lacs et du Saint-Laurent sont exclus.

Production

Le volet maritime du secteur du trafic maritime a généré des recettes qu'on estime à 6,3 milliards de dollars au Canada en 2006. Le segment du transport maritime (SCIAN 48311) représentait 2,8 milliards de dollars, alors que les activités de soutien (SCIAN 4883) ont amené un montant estimé à 3,5 milliards de dollars (tableau 3.8).

Tableau 3.8: Production du secteur du transport maritime au Canada, 2001-2005

	Mouvements de navires #	Cargos		Recettes du transport sur l'eau	Recettes des activités de soutien	Recettes totales	Affectations de pilotage
		000 t	% conteneur	millions \$	millions \$		#
2001	-	394,700	8.2	2,021	2,535	4,556	50,992
2002	40,048	408,141	9.0	2,191	2,748	4,939	51,118
2003	40,926	443,779	9.2	2,369	2,971	5,340	51,004
2004	40,705	453,280	9.9	2,429	3,019	5,448	51,917
2005	42,919	470,109	9.6	2,626	3,290	5,916	53,549
2006*	s/o	s/o	s/o	2,783	3,487	6,270	s/o

Source: Statistiques Canada, La navigation au Canada en 2005; Transports Canada, Le transport au Canada 2007

*Données sur les recettes de 2006 estimées à partir du PIB de 2006 basées sur un rapport de ,367 entre le PIB/recettes de 2005.

L'activité industrielle se caractérise par la multiplication des mouvements de navires et par l'augmentation du tonnage des cargaisons. Soulignons également, au tableau 3.8, la part croissante du tonnage total que représente le trafic des conteneurs. Cette tendance touche principalement trois ports, soit Vancouver, Montréal et Halifax. Malgré qu'elle soit en hausse, la part relativement limitée du tonnage total attribuable aux conteneurs reflète l'importance des ports maritimes du Canada où l'on expédie des cargaisons volumineuses, incluant des produits comme le pétrole, divers minéraux métalliques et non métalliques, ainsi que du blé. Les cas de pilotage ont augmenté en fonction des mouvements des navires.

Questions et ajustements aux données

- Statistiques Canada ne déclare pas le PIB ou d'autres données séparément des activités dans les domaines du transport sur l'eau, par train, par camion ou par avion. Sans de tels rapports distincts, si on devait élaborer une image détaillée du secteur du transport maritime, il serait nécessaire d'estimer la contribution des activités de soutien en faisant appel à des méthodes indirectes. L'estimation présentée au tableau 3.8 repose sur les données historiques (1997-2000) faisant la distinction entre les SCIAN 48311 et 4883, sans compter qu'elle a permis la contribution relative au PIB des industries qu'il reste à déterminer (le rapport entre les SCIAN 4883/48311 est de 1.5:1.0). En procédant à l'inverse à partir de ce rapport, il est possible de déduire la valeur des extrants du SCIAN 4883 qu'on peut voir au tableau 3.8. Le rapport du PIB est confirmé par les données actuelles concernant des données aux É.-U. (le U.S. Bureau of Census présente le PIB du SCIAN 4883 et les activités de soumission des autres modes de transport). En utilisant ce rapport pour le SCIAN 48311, on peut connaître celui du SCIAN 4883, ce qui servira de base afin d'estimer les impacts sur l'industrie en général (voir l'annexe B).
- Une autre lacune repose sur l'exclusion de l'activité de navigation « pour son propre compte ». Alors qu'à proprement parler, cette activité ne fait pas partie, de par sa définition, de l'industrie du transport maritime, le défaut de l'inclure donne néanmoins lieu à une sous-estimation substantielle de la contribution de l'environnement maritime au bien-être économique. On peut ainsi invoquer un argument irréfutable afin de combler cette lacune en faisant appel aux estimations des comptes par satellite, ce qui aurait efficacement pour effet d'accroître de 130% les impacts au niveau du trafic maritime (SCIAN 48311). Il est cependant plus difficile de dire s'il est possible de justifier le même ajustement au niveau des activités de soutien (SCIAN 4883). Toutes ou presque toutes les activités de soutien seraient présumément attribuables à des navires « pour son propre compte » et compilées dans les données du SCIAN 4883, et ce, peu importe leur désignation industrielle, *pourvu que les opérations commerciales se déroulent au point d'approche minimale ou aux ports de TC dont Statistiques Canada compile les données*. L'ampleur des activités dans les ports privés est inconnue et on n'en tient pas compte dans les données sur les activités de soutien.
- On ne dispose ni des extrants (recettes) ni des données sur les cargaisons pour 2006. On a obtenu les recettes de 2006 présentées au tableau 3.8 en utilisant le rapport entre le PIB et les recettes de 2005 (.367) à la valeur estimée du PIB en dollars courants pour 2006. On calcule l'estimation en appliquant une croissance de 6% au PIB de 2005 en se basant sur la croissance réelle du PIB de 2005-06 dans le domaine du transport maritime. Les données du PIB par industrie pour 2006 en dollars enchaînés (2002) sont disponibles auprès de Statistiques Canada.

Impact économique

Les segments du secteur du transport sur l'eau que représentent la haute mer et les côtes ont produit un PIB total de 5,5 milliards de dollars (tableau 3.9) pour des recettes totales d'à peine inférieures à 6,3 milliards de dollars (tableau 3.8). Le secteur a créé environ 41 560 emplois directs et 36 400 autres emplois dans des activités indirectes. Ces emplois ont généré un revenu du travail de près de 3,7 milliards de dollars.

Ces impacts ne reflètent que le volet « pour embauche » de l'industrie et, par conséquent, ils représentent une estimation conservatrice de l'importance économique du secteur du transport sur l'eau.

Tableau 3.9: Impact économique du secteur du transport maritime au Canada

PIB et revenu en 000\$ en équivalents temps plein	Emplois	Transport maritime	Activités de soutien	Secteur du transport maritime
Impact direct				
PIB		1,211,790	1,826,641	3,038,431
Emplois		14,506	27,086	41,592
Revenu		845,742	1,209,378	2,055,120
Impact indirect				
PIB		497,318	633,509	1,130,827
Emplois		6,633	11,718	18,351
Revenu		288,256	399,305	687,561
Impact induit				
PIB		553,693	796,101	1,349,794
Emplois		6,380	11,713	18,093
Revenu		382,854	540,755	923,608
Impact total				
PIB		2,262,801	3,256,251	5,519,052
Emplois		27,518	50,517	78,035
Revenu		1,516,852	2,149,437	3,666,289

Source: Modèle d'entrée-sortie interprovincial de Statistiques Canada, version de 2005.

4. Tourisme et loisirs

Secteur

Le tourisme ne présente aucune classification en vertu du SCIAN, puisqu'il recoupe plusieurs industries établies, dont le transport, l'hébergement et la restauration. Néanmoins, on reconnaît généralement le tourisme comme une source majeure d'impact économique et, pour cette raison, il constitue un des sujets d'analyse dans le cadre des activités maritimes.

En raison, principalement, de la portée et de la précision des sources de données, le tourisme est réparti en trois domaines de dépenses aux fins de cette analyse, soit la pêche sportive en mer, les voyages à bord des navires de croisière, ainsi que le tourisme côtier sous forme d'activités récréatives sur l'eau. Dans chacun des cas, les activités sont habituellement saisonnières, alors qu'elles durent de 2 à 6 mois dans la plupart des régions côtières du Canada. Un survol de chaque activité et les estimations des dépenses sont présentés à l'annexe C.

- ❑ **Pêche sportive:** Cette activité comprend la pêche en eau salée et dans les estuaires en faisant appel à des navires nolisés et des guides, ainsi qu'à ses propres navires et installations.
- ❑ **Voyages à bord de navires de croisière:** Ce secteur est apparu au cours de la dernière décennie comme une des principales sources saisonnières d'activité touristique. Sur la côte est, les croisiéristes offrent des voyages de retour entre le nord-est des É.-U. et les ports sur le Saint-Laurent, incluant divers ports d'escale dans les provinces de l'Atlantique. Sur la côte ouest, Vancouver est un port d'attache, alors qu'on dénombre plusieurs ports d'escale en route vers l'Alaska.
- ❑ **Tourisme et loisirs côtiers:** Ce volet comprend le tourisme sur les océans (observation des baleines, visite de points d'intérêt, randonnée pédestre sur les côtes, plongée, kayak), ainsi que la voile, les croisières et la visite des plages et d'autres emplacements maritimes. Ce segment comprend les touristes résidents et de l'étranger, ainsi que les résidents locaux.

Les données au tableau 3.10 nous présentent un survol des principaux indicateurs de l'industrie, incluant les dépenses moyennes par voyage ou par individu servant de base aux estimations des impacts. (*Nota : Les estimations reposent sur les dépenses réelles; les valeurs non marchandes ne sont pas comprises.*) Dans le cas de la pêche sportive et des loisirs sur les côtes, les dépenses sont consacrées aux voyages, à l'hébergement, aux aliments, aux vols nolisés, ainsi qu'à l'équipement. Dans le cas des voyages à bord des navires de croisière, les impacts reposent sur les dépenses des passagers et des membres d'équipage dans les ports d'escale. Les dépenses moyennes présentées au tableau 3.10 ne comprennent pas les dépenses par navire de croisière incluant les droits de port, le carburant et les provisions. Ces dépenses appartiennent à la catégorie du transport maritime.

Tableau 3:10: Activités de tourisme et loisir au Canada, 2006

Jours	Pêche sportive		Navires de croisière		Tourisme côtier*	
	Dépenses moyennes par jour	Appels de navire	Passagers	Dépenses moyennes par passager	Jours	Dépenses moyennes par jour
#	\$	#	#	\$	#	\$
3,210	242	1,000	1,749	270	36,278	47

Source: Annexe C

*La navigation de plaisance n'est pas comprise dans ces chiffres, mais uniquement dans le total des dépenses, puisque les nombres de jours de participation n'étaient pas disponibles.

Production

Les activités dans le domaine du tourisme maritime ont généré des dépenses de près de 4,3 milliards de dollars au Canada en 2006. Les dépenses de la part des touristes participant aux activités côtières représentent à peine plus de 73% des dépenses totales, suivies de la pêche sportive avec 17% et des voyages à bord de navires de croisière avec 10%. À l'annexe C, on présente une explication détaillée de la façon dont on a calculé ces dépenses.

Tableau 3.11: Dépenses touristiques au Canada, 2002-2006

	Pêche sportive millions \$	Navires de croisière millions \$	Tourisme côtier millions \$	Total millions \$
2002	693	334	s/o	s/o
2003	714	337	s/o	s/o
2004	736	411	s/o	s/o
2005	757	442	s/o	s/o
2006	778	472	3,093	4,344

Source: Annexe C

Questions et ajustements aux données

- Les données globales portant sur le secteur touristique ne font pas l'objet d'une compilation systématique au Canada. Les estimations des dépenses ou des impacts dans le domaine touristique tendent à être particulières à certaines activités ou très générales, sans compter qu'on les recueille habituellement dans le cadre de sondages. Une lacune continue lors des études d'impact sur les océans a consisté dans l'absence de priorisation des activités touchant les océans lors de ces sondages. Par conséquent, les estimations des impacts sur les océans étaient, au mieux, partielles ou, au pire, complètes, mais basées sur des hypothèses difficiles à vérifier.
- Les estimations qu'on retrouve dans cette étude proviennent de sources variées. Deux sont axées précisément sur les activités touristiques dans le domaine maritime, les voyages à bord de navires de croisière, ainsi que la pêche sportive. Les autres, dont l'Enquête sur les voyages des résidents du Canada (EVRC), réalisées à tous les trimestres par Statistiques Canada, ainsi que l'Enquête de Statistiques Canada sur les activités et les préférences en matière de voyages concernent le tourisme de façon générale, mais elles permettent à l'analyste d'extraire les données sur la participation (jours et dépenses dans le cas de l'enquête sur les voyages) sur les activités particulières, dont plusieurs dans le domaine des océans. Une autre source, intitulée *Economic Impact of the Canadian Recreational Boating Industry* (2006), nous présente les dépenses par province, mais uniquement pour 2006. Par conséquent, les données sont incomplètes pour 2002 – 2005.
- Collectivement, ces sources nous donnent une bonne approximation de l'impact économique des activités touristiques et de loisir dans le domaine des océans. L'aspect le plus faible de l'analyse reposerait habituellement sur l'évaluation des activités de loisir sur les côtes. Cependant, puisqu'aucun sondage ne concerne précisément les activités de loisir dans le domaine des océans, la combinaison de l'EVRC et de l'Enquête sur les activités de voyage sert de base à une estimation passablement complète des impacts des loisirs dans le domaine des océans (même si les valeurs non marchandes ne sont pas comprises). On doit déployer davantage d'efforts pour estimer les dépenses associées aux activités des résidents locaux sur les plages.

Impact économique

Le secteur touristique dans le domaine des océans a généré 4,2 milliards de dollars au niveau du PIB (tableau 3.11). Le secteur a créé au-delà de 45 400 emplois directs et 46 400 emplois de plus au niveau des activités indirectes. Ces emplois ont généré presque 3,2 milliards de dollars en revenu du travail.

Tableau 3.12: Impact du tourisme sur les océans au Canada, 2006

PIB et revenu en 000\$ équivalents temps plein	Emplois en Pêche sportive	Voyages sur des navires de croisière	Tourisme côtier	Total pour le tourisme maritime
Impact direct				
PIB	338,992	205,463	1,345,598	1,890,053
Emplois	8,151	4,941	32,357	45,449
Revenu	259,915	157,534	1,031,708	1,449,157
Impact indirect				
PIB	233,318	141,413	926,133	1,300,864
Emplois	4,492	2,723	17,831	25,045
Revenu	165,429	100,266	656,656	922,351
Impact induit				
PIB	182,558	110,648	724,646	1,017,852
Emplois	3,838	2,327	15,237	21,402
Revenu	142,452	86,340	565,449	794,240
Impact total				
PIB	754,868	457,524	2,996,377	4,208,770
Emplois	16,482	9,990	65,424	91,896
Revenu	567,796	344,140	2,253,812	3,165,748

Source: Modèle d'entrée-sortie interprovincial de Statistiques Canada, version de 2005.

5. Construction maritime

Secteur

La construction maritime comprend les activités de construction qui se déroulent dans l'environnement maritime. Deux types de construction maritime sont compris dans cette étude, soit les ports et le développement pétrolier et gazier en mer (aménagement d'installations). En vertu du SCIAN, la construction maritime fait partie d'une catégorie de construction générale :

- ❑ **Construction lourde et dans le domaine du génie civil : SCIAN #2379** – Établissements participant principalement à la construction d'ouvrages lourds et de génie civil impliquant des activités par des corps de métier spécialisés, comme le battage de pieux et le dragage, incluant le développement d'installations maritimes.

La quantification des activités de construction dans le domaine maritime repose sur quatre sources de données distinctes :

- ❑ Les administrations portuaires et les exploitants/utilisateurs des ports (incluant les traversiers en C.-B.) en ce qui concerne la construction des ouvrages, incluant les quais et les installations de manutention du fret.
- ❑ Pêches et Océans Canada en ce qui concerne la construction et l'entretien des ports pour petits bateaux.
- ❑ Le ministère de la Défense nationale dans les domaines de la construction et de l'entretien des bases et des installations navales.
- ❑ L'industrie pétrolière et gazière en ce qui concerne l'exploitation des champs pétrolifères en mer.

Production

La valeur des activités de construction maritime au Canada varie d'environ 420 à 590 millions de dollars chaque année entre 2002 et 2006, avec des dépenses annuelles moyennes de 535 millions de dollars consacrées aux immobilisations (les chiffres présentés au tableau 3.13 ont été ajustés pour tenir compte de l'inflation et son exprimés en dollars de 2005). L'exploitation de champs pétrolifères et gaziers au large de Terre-Neuve et Labrador et de la Nouvelle-Écosse représente près de la moitié du total. On estime les impacts économiques à partir de la moyenne de 5 ans des dépenses d'immobilisations. Ces dépenses sont d'ailleurs présentées en détail à l'annexe D.

Tableau 3.13: Construction maritime au Canada, 2002-2006

Dépenses en 000\$ (2005)	Ports	Ports pour petits	Défense nationale	Pétrole et gaz naturel	Traversiers en C.-B.	Total
2002	95,435	s/o	82,519	316,815	39,378	S/O
2003	69,637	28,776	79,031	369,957	39,574	586,975
2004	83,291	27,931	73,060	329,124	73,630	587,036
2005	90,736	25,094	97,119	204,750	101,000	518,699
2006	139,563	27,504	88,534	118,272	45,806	419,679
Moyenne de 5 ans	95,732	27,326	84,052	267,784	59,878	534,772

Source: Annexe D

Questions et ajustements aux données

- Les données relatives aux ports ne comprennent pas les activités de construction dans les ports privés et les marinas pour lesquelles on ne compile aucune donnée. Par conséquent, les résultats présentés au tableau 3.13 constituent une sous-estimation des dépenses réelles consacrées aux immobilisations.
- Les rapports publiés sur les dépenses consacrées à l'exploitation pétrolière et gazière indiquent avec précision les dépenses locales (provinciales), mais sans faire la distinction entre les activités de fabrication et d'installation. Par conséquent, les données au tableau 3.13 constituent une exagération de ce qu'on considérerait comme une activité de construction véritable (installation). Néanmoins, même s'il ne s'agit pas d'impacts véritables au niveau des activités de construction, les chiffres nous indiquent avec précision le niveau d'activité dans les provinces qui contribuent à l'impact économique découlant de l'exploitation en mer.

Impact économique

Le secteur de la construction maritime a généré 440 millions de dollars au niveau du PIB global (tableau 3.14) pour des dépenses totales atteignant les 535 millions de dollars (tableau 3.13). Le secteur a créé tout près de 2 410 emplois directs en 2006 et 3 200 emplois de plus qui sont attribuables aux activités indirectes. Ces emplois ont généré au-delà de 270 millions de dollars en revenu du travail.

Tableau 3.14: Impact économique de la construction maritime au Canada, 2006

PIB et revenu en 000\$ équivalents temps plein	Emplois en Ports	Pétrole et gaz naturel en mer	Total pour la construction maritime
Impact direct			
PIB	106,796	125,607	232,402
Emplois	1,569	841	2,410
Revenu	69,417	65,926	135,343
Impact indirect			
PIB	66,655	47,193	113,847
Emplois	1,572	423	1,996
Revenu	57,287	16,067	73,355
Impact induit			
PIB	53,708	41,282	94,990
Emplois	909	285	1,194
Revenu	40,686	21,417	62,103
Impact total			
PIB	227,158	214,082	441,240
Emplois	4,051	1,549	5,600
Revenu	167,390	103,409	270,800

Source: Modèle d'entrée-sortie interprovincial de Statistiques Canada, version de 2005.

6. Construction navale, réparation et fabrication de bateaux

Secteur

Ce secteur comporte deux industries, soit la construction navale, ainsi que la réparation et la fabrication de bateaux. En 2006, elles ont généré des recettes totales de l'ordre de 1,1 milliard de dollars.

- ❑ **Construction navale et réparation:** SCIAN #336611 – Cette industrie comprend des établissements participant principalement à l'exploitation d'un chantier naval doté d'installations fixes, incluant des cales sèches et de l'équipement de fabrication permettant de construire et de réparer des navires (qui ne sont pas destinés à un usage personnel).
- ❑ **Fabrication de bateaux:** SCIAN #336612 – Établissements où l'on s'adonne principalement à la fabrication de bateaux (destinés à un usage personnel, incluant les bateaux de pêche).

L'industrie canadienne de la construction navale et de la fabrication de bateaux comprend quelque 810 établissements où l'on produit des navires destinés à un usage industriel et personnel en haute mer, sur les côtes ainsi qu'en eaux intérieures. Puisqu'on peut faire appel à plusieurs types d'embarcations en mer ou sur les étendues d'eau douce, il n'existe aucune façon directe d'isoler le volet maritime de l'industrie. L'approche adoptée dans cette étude consiste à attribuer une désignation maritime en fonction de l'emplacement des établissements, soit plus précisément aux firmes situées sur les côtes canadiennes. L'utilisation d'une telle approche permet de réduire le nombre total d'environ 225, soit à 585 établissements (135 chantiers navals, SCIAN 336611;

450 ateliers de construction de bateaux, SCIAN 336612). Le nombre total d'emplois excède 6 700.

Tableau 3.15: Structure de l'industrie de la construction navale et de la fabrication des bateaux au Canada, 2006

Construction et réparation*		Fabrication de bateaux*	
Établissements	Emplois	Établissements	Emplois
135	2,800	450	3,900

Source: Industrie Canada, <http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html>;

Statistiques Canada, no de cat. 301-0006, Statistiques principales des industries manufacturières du Canada

*Comprend les données des provinces côtières seulement.

Production

Le volet maritime de l'industrie de la construction navale et de la fabrication des bateaux a produit des extrants qu'on estime à 1,1 milliard de dollars au Canada en 2006. Le volet consacré à la construction navale (SCIAN 336611) représentait 520 millions de dollars, alors que celui de la fabrication des bateaux (SCIAN 336612) a contribué pour un montant qu'on estime à 540 millions de dollars (tableau 3.16).

Tableau 3.16: Production de l'industrie (maritime) de la construction navale et de la fabrication des bateaux au Canada, 2002-2006

	Construction et réparation de navires ¹		Fabrication de bateaux*		Total*	
	Établissements	Recettes	Établissements	Recettes	Établissements	Recettes
	#	millions \$	#	millions \$	#	millions \$
2002	68	608	289	550	357	1,158
2003	80	468	258	584	338	1,052
2004	191	517	665	552	856	1,069
2005	119	450	456	461	575	911
2006	135	521	450	543	585	1,065

Source: Statistiques Canada, tabulation spéciale, Industrie Canada, <http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html>

Questions et ajustements aux données

- La confidentialité des données représente l'aspect le plus difficile pour les industries de la construction navale et de la fabrication des bateaux. Les industries, en particulier la construction navale et la réparation, sont petites dans les provinces de l'Atlantique, alors qu'on ne compte que quelques établissements qui réalisent des activités. Statistiques Canada peut fournir un tableau spécial portant sur la valeur des extrants, même si les données seraient regroupées de façon à répondre aux restrictions en matière de confidentialité. Les données regroupant la construction navale et la fabrication des bateaux par province sont présentées à l'annexe E.

Impact économique

L'industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux a généré un PIB global de 803,5 millions de dollars (tableau 3.17) pour des recettes totales de 1,1 milliard de dollars (tableau 3.16). Le secteur a créé au-delà de 8 940 emplois directs, alors que 7 100 autres emplois sont attribuables à des activités indirectes. Ces emplois ont généré plus de 674 millions de dollars en revenus pour les foyers.

Tableau 3.17: Impact économique de l'industrie de la construction navale et la fabrication des navires au Canada, 2006

PIB et revenus en 000\$	Emplois en équivalents temps plein	Construction navale	Fabrication de bateaux	Total pour l'industrie
Impact direct				
PIB		317,730	144,660	462,390
Emplois		6,766	2,179	8,944
Revenu		312,080	74,640	386,720
Impact indirect				
PIB		95,820	54,250	150,070
Emplois		2,468	768	3,236
Revenu		89,000	26,500	115,500
Impact induit				
PIB		127,920	63,166	191,086
Emplois		3,013	872	3,885
Revenu		138,599	33,301	171,900
Impact total				
PIB		541,470	262,076	803,546
Emplois		12,247	3,819	16,066
Revenu		539,679	134,441	674,120

Source: Modèle d'entrée-sortie interprovincial de Statistiques Canada, version de 2005.

7. Activités secondaires

Dans le cadre de référence de cette étude, on identifie plusieurs activités qui présentent un lien direct ou indirect avec l'océan auquel un ou plusieurs des éléments suivants peuvent s'appliquer : a) on dispose de renseignements limités sur la nature et l'ampleur du lien existant entre l'océan et l'activité en question; b) l'activité peut dépendre des intrants maritimes et terrestres qui ne sont pas faciles à distinguer; c) l'activité peut être trop amorphe ou trop peu développée pour qu'on puisse l'inscrire comme une classification distincte du SCIAN, de sorte qu'on l'a placée dans un regroupement plus général de l'industrie; et d) même si aucune de ces contraintes n'existe, les données pertinentes relatives aux extrants ou au PIB qui sont nécessaires afin de déterminer les impacts peuvent être confidentielles.

Dans cette section, on examine les enjeux de trois activités, soit la pêche de subsistance, le raffinage et les pipelines en mer. On procède ainsi à une analyse d'impact détaillée des trois autres activités secondaires qu'on a identifiées dans le cadre de référence et pour lesquelles on a réalisé un examen qualitatif.

- **Pêche de subsistance:** Cette activité se déroule dans l'Arctique entre les peuples inuits et dans les régions du sud chez les Premières nations vivant sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Dans tous les endroits, l'ampleur de la participation et les niveaux de récolte sont peu documentés, s'ils le sont.

La pêche et la chasse de subsistance ont procuré presque tous les aliments et les matériaux que les Inuvialuits utilisaient au début des années 1900. Le phoque annelé, le phoque barbu, la baleine boréale et le bélouga, ainsi que plusieurs espèces de poisson et de sauvagine ont tous contribué à la subsistance des premiers habitants. Le petit lard et la viande étaient des éléments importants du régime des Inuvialuits et de leurs chiens, même si le poisson disponible toute l'année durant représentait probablement l'aspect le plus important de leur régime. La traditionnelle chasse à la baleine que pratiquaient les Inuvialuits s'est poursuivie à des fins domestiques et on chasse toujours le phoque sur la mer glacée ou à bord de navires. L'économie actuelle axée sur les salaires et l'évolution du mode de vie a donné lieu à une baisse importante de la récolte de subsistance, mais de façon particulière, la baisse du recours aux traîneaux à chiens a réduit le besoin de sources de protéine afin de nourrir ces derniers. Certaines estimations révèlent que les niveaux de récolte actuels équivalent environ au tiers de ce qu'ils étaient dans les années 1960.

Les études des récoltes dans la région d'établissement des Inuvialuits et au Nunavut ne comportent des données que jusqu'en 1999 et 2001 respectivement. Les rapports récents, incluant le Rapport de survol et d'évaluation économiques de 2008 concernant la VZGO de la mer de Beaufort, concernent ces sources et le travail réalisé par GSGislason and Associates en 2003 afin d'estimer la valeur économique connexe. En résumé, il existe un écart considérable afin de comprendre la portée et l'importance actuelles de la pêche de subsistance.

Basées sur les données des récoltes les plus récentes, les estimations des récoltes de 1999 et 2001 demeurent pertinentes. On capture chaque année environ 1 200 Mt de denrées comestibles provenant des mammifères, et à peine plus de 300 Mt de poisson. Si on peut prendre pour acquis qu'on obtiendra des niveaux de récolte moyens identiques jusqu'en 2006, on ne devra tenir compte que de la valeur de la récolte. Dans une étude intitulée *Nunavik Comparative Price Index*, on fait état des changements au niveau du prix de la viande entre 2000 et 2006. Si on évalue les sources de protéines de subsistance en fonction du coût de remplacement des sources de protéines vendues en magasins, celles-ci ont augmenté de près de 20% depuis l'étude de GSGislason, ce qui nous porterait à croire à des activités valant aux alentours de 39 millions de dollars dans le domaine de la récolte de subsistance en 2006.

Au sein des Premières nations, on qualifie la pêche à des fins alimentaires, sociales et cérémonielles (ASC), de pêche de subsistance et celle-ci peut, dans certains cas, comprendre la vente de prises afin de couvrir les coûts attribuables à la pêche. Ces pêches donnent lieu à des poursuites en vertu de mesures de gestion variées imposées par le Canada et ayant pour but de limiter l'effort et de conserver les stocks de poisson. Ces mesures sont définies dans les règlements en vertu d'ententes avec chacune des Premières nations et elles peuvent comprendre les limites par pêcheur individuel par jour, le total autorisé de captures (TAC) pour la Première nation, des montants réservés à des fins ASC, des limites en fonction de certaines zones de pêche ou d'autres désignations, ainsi que des limites au niveau des prises accessoires. Ces pêcheries sont également soumises à plusieurs des mêmes restrictions qu'on retrouve habituellement dans le domaine de la pêche commerciale, incluant les restrictions au niveau des engins, les limites légales de taille, les saisons de pêche, ainsi que les exigences en matière de surveillance et de rapports.

Les données portant sur la pêche de subsistance des Premières nations ne sont pas disponibles. La complexité des arrangements de pêche fait en sorte qu'il est difficile pour le MPO de produire des estimations des quantités allouées, mais la surveillance et les rapports des prises réelles sont également limitées ou inexistantes. Par conséquent, il est impossible de quantifier les activités en termes économiques. Les renseignements au sujet des attributions se retrouvent dans le texte de nombreuses ententes et, dans certains cas, ceux-ci sont également liés aux décisions relatives au TAC qui apparaissent dans d'autres documents ou qui résultent des négociations annuelles avec les Premières nations. Même si on pouvait effectuer la référence croisée et la recherche de suivi nécessaires, certaines attributions demeurent vagues, puisqu'on ne fait état que des montants destinés aux pêcheurs à titre individuel ou aux montants pour la pêche ASC. Il serait alors nécessaire d'enquêter sur les niveaux de participation et sur l'interprétation de ces définitions avant de pouvoir estimer le nombre de prises. Même si on recueille des données sur les prises, on constate un manque d'uniformité et de fiabilité au niveau des méthodes de suivi à la grandeur du Canada. Par conséquent, Pêches et Océans Canada ne produit aucun rapport des données concernant les prises de subsistance (ASC).

- ❑ **Raffinage:** On pourrait décrire le raffinage comme une industrie qui dépend des opérations maritimes selon la source du pétrole brut. Si le brut provient de champs pétrolifères en mer, le raffinage est au pétrole ce que la transformation est au poisson – un lien rétroactif avec une ressource océanique. En tant que tel, il est théoriquement correct d'inclure les raffineries alimentées par le pétrole en mer dans la catégorie des industries maritimes.

Alors que cet obstacle conceptuel est facile à surmonter, les défis méthodologiques et au niveau des données sont plus sérieux. Les difficultés et certaines solutions possibles peuvent s'illustrer à partir des raffineries situées dans le Canada atlantique et en prenant le pétrole brut produit au large de Terre-Neuve et Labrador (soit le « brut des Grands bancs) à titre d'exemple.

La région de l'Atlantique compte quatre raffineries, soit une à Terre-Neuve et Labrador, une en Nouvelle-Écosse, une au Nouveau-Brunswick et une autre dans l'est du Québec (on dénombre également six raffineries à Montréal). Les quatre raffineries régionales présentent une capacité combinée de 720 000 barils de pétrole brut par jour. La région comporte trois champs pétrolifères, soit Hibernia, Terra Nova et White Rose, qui sont tous situés au large de Terre-Neuve et Labrador. Ces champs ont produit en moyenne près de 300 000 barils par jour. Ainsi, dans des circonstances idéales, les champs en mer pourraient fournir près de 40% de la capacité régionale en matière de raffinage.

Avant de se pencher sur les défis entourant la quantification des impacts, il vaut la peine de préciser, alors que les raffineries régionales présentent un aspect maritime, qu'elles ne dépendent pas nécessairement de la mer. Toutes les raffineries ont été construites avant l'apparition des champs dans les Grands bancs. Même aujourd'hui, alors que les sources de pétrole brut se trouvent à nos portes, les raffineries dépendent principalement de sources importées de pétrole brut. En partie, cela concerne la mesure dans laquelle le brut de Terre-Neuve est conforme au type de pétrole que les raffineries sont conçues pour raffiner (et à savoir si un mélange est nécessaire ou possible). Cela concerne également, en partie, les forces concurrentielles sur les marchés mondiaux du brut.

Les exigences minimales d'estimation fiable de l'impact de l'industrie concernent des données sur la valeur brute de la production et de la contribution au PIB. On peut connaître les recettes brutes en consultant le document CANSIM 301-0006 (la production de l'industrie était évaluée à 63,2 milliards de dollars en 2006), mais même si on compte 22 raffineries au Canada, aucune donnée sur le PIB n'est disponible même à l'échelle nationale (pour des raisons de confidentialité). Si des données nationales étaient disponibles, il pourrait avoir été possible d'estimer la part régionale du PIB national en fonction de la production relative (les capacités sont indiquées et il est possible de déterminer l'utilisation de la capacité). La faiblesse repose ici dans les types différents de produits (et, par conséquent, dans les valeurs différentes) que chaque raffinerie est capable de produire. De plus, tout dépendant de l'utilisation de la capacité et de la concurrence sur les marchés régionaux des produits du pétrole, les marges de raffinage (et, par conséquent, les profits) peuvent différer substantiellement par rapport à la moyenne nationale.

En prenant pour acquis qu'il serait possible de surmonter ces obstacles, il reste un problème qui consiste à déterminer la part de la production de brut des raffineries régionales dont on tient compte dans l'approvisionnement domestique en mer. Statistiques Canada et l'Office national de l'énergie font état de l'approvisionnement domestique et de la disposition par région. Ces données révèlent que l'utilisation du brut des Grands bancs dans les raffineries de la région de l'Atlantique a connu une augmentation constante pour atteindre près de 22% des besoins totaux des raffineries en 2007 (en prenant pour acquis qu'on utilise la capacité des raffineries à 90%, cela signifie que le brut des Grands bancs répond environ à 3% des besoins totaux en raffinage au Canada). Les données sur la navigation révèlent que le reste de la production des Grands bancs est exporté vers le nord-est des É.-U. et la côte du Golfe, alors qu'une partie est également utilisée par une ou plusieurs raffineries à Montréal.

En résumé, les données nécessaires afin d'estimer l'impact au niveau des océans qui résultent des activités de raffinage ne sont pas disponibles dans les sources de statistiques accessibles au public. Les sociétés pétrolières inscrites à la bourse publient des états financiers, mais on a tendance à regrouper les résultats du raffinage avec les autres unités de l'entreprise, de sorte qu'il est impossible d'établir un lien entre ces valeurs et le raffinage. De plus, les sociétés pétrolières ne sont pas toutes inscrites à la bourse (incluant Irving Oil, la plus grande raffinerie au Canada). Compte tenu de la non-disponibilité des données essentielles et des hypothèses nécessaires, toute estimation de l'impact économique serait questionnable.

- **Pipelines en mer:** Le Canada possède un pipeline qui transporte les hydrocarbures produits en mer. Ce pipeline achemine le gaz naturel et les liquides du projet de l'île de Sable au large de la Nouvelle-Écosse vers une usine de fractionnement située dans la province. Ce pipeline en mer (et l'usine de fractionnement) font partie intégrale du système de production de l'île de Sable, alors que l'essence vendue aux clients au point d'entrée du pipeline à terre a fait l'objet d'une transformation afin de répondre aux exigences régissant la vente d'essence.

La méthode employée afin de déterminer la façon dont on estimerait l'impact économique d'un pipeline en mer ne diffère aucunement de celle employée pour un pipeline sur la terre ferme. Statistiques Canada présente le PIB de cette industrie (SCIAN 4861 pour le pétrole brut et SCIAN 4862 pour le gaz naturel) à l'échelle nationale même si des préoccupations relatives à la confidentialité limiteraient la disponibilité des données dans certaines provinces (comme la Nouvelle-Écosse).

Au-delà de la question de la confidentialité, l'autre limite repose dans ce que les données ne présentent aucune distinction entre les pipelines en mer et sur terre. Ainsi, même si on publiait les données sur les pipelines dans les territoires présentant des systèmes en mer et sur la terre ferme (comme la Nouvelle-Écosse), il pourrait être difficile de faire la distinction avec confiance entre les contributions maritime et terrestre au PIB.

En guise d'alternative, parce que le pipeline au large de la Nouvelle-Écosse fait partie intégrante du projet de l'île de Sable, une façon possible d'estimer son impact économique consiste à baser la contribution au PIB (et d'autres indicateurs des impacts) à sa part des coûts totaux des immobilisations du projet en mer. Cette approche nous procurerait une bonne approximation de sa contribution à l'impact au niveau du PIB, puisque ce projet engouffre tellement de capitaux, alors que l'impact se fait principalement sentir au niveau des rendements et des capitaux (plutôt qu'au niveau du revenu du travail). Les impacts au niveau de l'emploi et du revenu du travail sont limités, compte tenu de la nature des installations et de ses opérations.

Suivant cette approche, le pipeline en mer représentait près de 25% du coût total des immobilisations de l'île de Sable. Ce projet représentait près de 15% des recettes totales attribuable au pétrole et au gaz naturel en mer en 2006 (tableau 3.5). En prenant pour acquis que la contribution au PIB est proportionnelle aux recettes attribuables au pétrole exploité en mer par rapport aux projets de gaz naturel (il n'existe aucune façon de le savoir à partir des données disponibles), le pipeline en mer équivaldrait à 3,5% de l'impact au niveau du PIB attribuable au pétrole et au gaz naturel en mer comme on peut le voir au tableau 3.6 (291 millions de dollars en PIB direct).

- **Systèmes de navigation et de guidage:** On a présenté cette industrie comme une industrie primaire, mais on n'a pu estimer ses impacts en raison du manque de données de base. Même si cette industrie fabrique des produits destinés principalement au domaine de l'aéronautique, les renseignements d'Industrie Canada sur les entreprises de cette industrie nous indiquent qu'à tout le moins une partie de la production de près d'un tiers de ces firmes sembleraient avoir des applications dans le domaine maritime.

Il est impossible de produire une estimation de l'impact économique du volet maritime de l'industrie, parce qu'on ne dispose pas de données financières et économiques de base. L'industrie comprend 176 établissements où travaillent 7 180 employés. Dans l'ensemble, cette industrie présentait des recettes totales avoisinant le 1,5 milliard de dollars en 2006, alors que les activités de fabrication sont venues ajouter presque 800 millions de dollars. Statistiques Canada présente les statistiques principales de l'industrie en général (CANSIM 301-0006), mais ne donne aucune information qui permettrait de faire la distinction entre les volets maritimes et aéronautiques.

Alors qu'il est possible d'isoler le segment maritime de l'industrie du regroupement général à un certain moment dans l'avenir, cela peut ne pas être le cas pendant quelques années, puisqu'on semblerait alors tenir compte d'une proportion relativement faible de la production de cette industrie. Et puisque c'est la nature du produit ou du service, et non pas l'utilisation de ces derniers qui détermine la désignation de l'industrie, il semble improbable qu'on modifie le SCIAN pour cette raison.

À la lumière de ces contraintes, deux options sembleraient s'offrir afin d'élaborer une estimation de la valeur de production dans le domaine de la fabrication maritime, soit demander à Statistiques Canada de créer un compte satellite ou organiser un sondage dans l'industrie. La base de données d'Industrie Canada, qui renferme 176 établissements, servirait de point de départ dans ce dernier cas. Cependant, puisqu'un tel sondage reposerait sur des renseignements financiers sensibles (essentiellement la même information que demande Statistiques Canada), l'expérience nous porte à croire que la probabilité de réussite est faible.

IV

IMPACT ÉCONOMIQUE – SECTEUR PUBLIC

1. *Ministère de la Défense nationale/Forces canadiennes*

Structure et portée des activités

Le ministère de la Défense nationale (MDN) et les Forces canadiennes (FC) s'acquittent de trois principaux rôles en vertu de la politique canadienne sur la défense, soit protéger les Canadiens au pays; défendre l'Amérique du Nord en coopération avec les États-Unis; et défendre les intérêts des Canadiens à l'étranger. Les Forces canadiennes présentent trois directions générales qui fonctionnent sous un commandement unifié, soit la marine (Commandement maritime), l'aviation (Commandement aérien) et l'armée (Commandement de terre).

Cette étude concerne l'impact économique des activités réalisées afin de remplir la mission du Commandement maritime (COMAR).

- ❑ Créer et entretenir des forces maritimes à fins multiples et aptes au combat afin de répondre aux besoins du Canada en matière de défense;
- ❑ Assurer la sécurité en protégeant les approches maritimes du Canada;
- ❑ Contribuer à la sécurité au Canada et à l'échelle internationale.

COMAR, dont le quartier général se trouve à Ottawa, contrôle trois formations maritimes :

- ❑ **Les Forces maritimes de l'Atlantique (MARLANT)** comprennent la flotte canadienne dans l'Atlantique, en plus d'assumer les responsabilités du Canada atlantique, ce qui comprend l'Arctique de l'Est. La flotte se compose de 19 navires qui fonctionnent à partir de la BFC Halifax située à Halifax, Nouvelle-Écosse. La BFC Halifax comprend l'arsenal CSM, la BFC Stadacona, ainsi que la station des FC située à Saint-Jean, TNL. La BFC Halifax comprend également la 12^e escadre Shearwater (une unité hébergée), qui abrite les hélicoptères Sea King, ainsi que l'Unité de plongée de la Flotte (Atlantique). Deux escadrons de la 14^e escadre Greenwood (patrouille maritime et transport et sauvetage) offrent un soutien aérien afin de réaliser la mission COMAR.
- ❑ **Les Forces maritimes du Pacifique (MARPAAC)** comprennent la flotte canadienne dans le Pacifique en plus d'assumer les responsabilités du Canada dans la région du Pacifique. La flotte se compose de 14 navires, qui fonctionnent à partir de la BFC Esquimalt près de Victoria, Colombie-Britannique. MARPAAC est appuyé par la 19^e escadre Comox (patrouille maritime et transport et sauvetage) et par le 443^e escadron d'hélicoptères maritimes à Patricia Bay.
- ❑ **Le quartier général de la réserve navale** situé à Québec comprend une école de la flotte des FC qui est chargée de former les réservistes en vue du service actif. La réserve nationale assume certaines responsabilités précises en matière de défense maritime, incluant les opérations des patrouilles côtières (en servant d'équipage pour 10 des navires de défense des côtes maritimes au Canada).

Tableau 4.1 : Ressources de COMAR 2006 (le personnel comprend les employés de l'AC à Ottawa)

Bases	Navires	Personnel	
		Rég./civils	Réservistes
6	33	20,840	4,600

Source: MDN

Dépenses

Le MDN attribue chaque année près de 2,3 milliards de dollars en dépenses directes afin de réaliser la mission de COMAR. Les ressources humaines (régulières, les civils et les réservistes) représentent près de 55% du budget de COMAR, alors que l'exploitation et l'entretien (E et E) représentent 40%, et les immobilisations, 5%. Le poste d'E et E couvre les opérations et l'entretien des bases, des navires et des aéronefs, incluant l'achat de pièces de rechange et d'équipement. Les chiffres concernant les immobilisations ne concernent que la construction et la modernisation des installations, mais ils excluent la construction et le remplacement des navires (on n'a fait aucun achat majeur de navire au cours de la période de 2002-06). Voir la décomposition des coûts au tableau 4.2.

Tableau 4.2: Emplois et dépenses du COMAR au MDN, 2002-2006

	Nombre d'emplois		Revenu brut	Dépenses (000\$)		Total
	Personnel	Réserves		E et E	Immob.	
2002	19,940	4,000	1,068,991	868,610	69,153	2,006,754
2003	20,140	4,050	1,130,952	883,153	67,900	2,082,005
2004	20,140	4,050	1,101,169	887,215	69,458	2,057,842
2005	20,640	4,750	1,128,181	915,981	97,119	2,141,280
2006	20,840	4,600	1,230,929	962,416	96,639	2,289,984

Source: MDN, *Dépenses estimées par district électoral et par province, rapports annuels*;

MDN, Capf. Charles MacKinnon, comm. pers.

Questions et ajustements aux données

- Le système de comptabilité du MDN permet de compiler les dépenses par activité de programme et par poste, et non par élément ou par lieu géographique. Les activités de programme et les postes recourent divers éléments des FC (mer, air et terre). Par conséquent, la compilation des données au tableau 4.2 repose sur une estimation et sur le jugement de la part du personnel du MDN, sans compter que ces données sont quelque peu incertaines.

- ❑ Le MDN publie un rapport annuel intitulé « Dépenses estimées du MDN par district électoral et par province » qui permet de connaître approximativement les dépenses par base des Forces canadiennes. Alors que ce rapport renferme des données globales utiles sur l'emploi et sur les dépenses, on y avise le lecteur des limites possibles. Les dépenses sont attribuées de façon géographique en fonction des codes postaux où l'on envoie les paiements. Ce système fonctionne bien pour le personnel, mais il peut donner lieu à des sous-estimations dans les cas où le siège social des fournisseurs se trouve dans les endroits où l'on fournit vraiment les biens et les services. Les estimations par base/province sont présentées à l'annexe F.
- ❑ Les données d'E et E au tableau 4.2 sont présentées sous forme globale et doivent être décomposées davantage au niveau des biens afin qu'on puisse se conformer au modèle d'entrée-sortie de Statistiques Canada. On y est d'ailleurs parvenu avec l'aide du personnel comptable à la BFC Halifax.
- ❑ Les immobilisations reflètent les dépenses routinières servant à l'entretien des bases. Ces chiffres ne comprennent pas les immobilisations lors du remplacement des gros navires. Un tel financement serait acheminé dans le cadre du processus de présentation au Cabinet et au Conseil du Trésor.

Impact économique

Le volet maritime du MDN a produit tout juste en-deçà de 2 milliards de dollars au niveau du PIB total (tableau 4.3) pour des dépenses totales de 2,2 milliards de dollars en 2006 (tableau 4.2). Celui-ci a donné lieu à la création d'au-delà de 20 400 emplois directs (personnel régulier et civil, à l'exception des réservistes) et de 14 600 emplois additionnels attribuables aux activités indirectes. Ces emplois ont entraîné presque 20 milliards de dollars en revenus pour les foyers.

Tableau 4.3: Impact économique des activités du secteur public au Canada, 2006

PIB et revenus en 000\$ Emplois en équivalents temps plein	Défense nationale	Pêches et Océans	Autres ministères du fédéral	Ministères provinciaux	Universités	ONGE	Total pour le secteur public
Impact direct							
PIB	1,225,623	586,354	65,095	82,255	75,810	35,622	2,070,758
Emplois	20,413	8,500	650	596	1,061	674	31,894
Revenus	1,225,623	586,354	65,095	82,255	59,629	31,373	2,050,329
Impact indirect							
PIB	282,225	294,719	14,595	17,932	15,836	4,819	630,125
Emplois	6,724	1,498	291	749	221	71	9,555
Revenus	262,778	85,116	10,855	23,884	6,080	2,288	391,000
Impact induit							
PIB	451,821	265,526	21,552	28,214	25,557	13,078	805,748
Emplois	7,910	2,987	277	373	338	219	12,103
Revenus	471,145	216,288	18,372	15,790	19,539	11,161	752,295
Impact total							
PIB	1,959,668	1,146,599	101,242	128,400	117,203	53,519	3,506,631
Emplois	35,046	12,985	1,218	1,719	1,620	964	53,552
Revenus	1,959,545	887,757	94,322	121,929	85,248	44,823	3,193,624

Source: Modèle d'entrée-sortie interprovincial de Statistiques Canada, version de 2005.

2. Ministère des Pêches et des Océans

Structure et portée des activités

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) et la Garde côtière canadienne, son organisme de service spécial, sont responsables de l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et programmes devant favoriser les intérêts scientifiques, écologiques, sociaux et économiques du Canada sur les océans et les étendues d'eau douce. La législation cadre du ministère comprend la *Loi sur les océans*, qui confère au Ministre l'obligation de diriger la gestion des océans et d'offrir les services de la Garde côtière et sur le plan hydrographique au nom du gouvernement du Canada, ainsi que la *Loi sur les pêches*, qui confère au Ministre la responsabilité en ce qui concerne la gestion des pêches, de l'habitat et de l'aquaculture. Le ministère est également une des trois autorités responsables en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*.

La mission du MPO consiste à produire les trois résultats principaux suivants :

- Des voies navigables sécuritaires et accessibles;
- Des écosystèmes aquatiques sains et productifs; et
- Des pêches et une aquaculture durables.

Pour réaliser cette mission, le MPO, dans le cadre de ses cinq principales activités de programme, offre divers services, dont :

- **Gestion des pêches et de l'aquaculture:** Travailler en collaboration afin de gérer la pêche commerciale, sportive et autochtone; offrir des services aux pêcheurs, comme l'émission des permis et l'élaboration de règlements; créer les conditions devant favoriser une industrie aquacole vivante et durable; et assurer la conformité aux normes environnementales et aux règlements devant favoriser le développement économique et les autres activités.
- **Garde côtière:** Travailler avec les forces de sécurité afin s'assurer l'utilisation sécuritaire des voies navigables du Canada, en plus de contribuer aux communications entre les navires et les postes à terre, à la navigation, ainsi qu'aux efforts visant à libérer les passages pour assurer ainsi des déplacements sécuritaires sur l'eau.
- **Océans et habitat:** Étudier, conserver et protéger les écosystèmes aquatiques, en plus de réaliser des recherches scientifiques et des activités connexes qui sont essentielles pour assurer une bonne compréhension, ainsi que la gestion durable des ressources océaniques et aquatiques du Canada.
- **Sciences:** Procurer des données, des produits et des services de qualité supérieure au niveau de l'environnement, de l'évaluation des stocks et sur le plan hydrographique, en plus d'assurer l'élaboration et de favoriser une utilisation sage des technologies pour ainsi assurer la santé à long terme des eaux canadiennes.
- **Ports pour petits bateaux :** Entretien un réseau de ports de pêche.

Tableau 4.4 : Ressources du MPO 2006 (secteur maritime seulement)

Pêches et Océans		Garde côtière		Total
Régions	Personnel	Navires	Personnel	Personnel
6	5,126	114	4,200	9,326

Source: Tabulation spéciale du MPO

Dépenses

Le MPO dépense environ 1,6 milliard de dollars chaque année afin de réaliser sa mission, dont les programmes maritimes représentent près de 85% des dépenses, alors que les programmes dans le domaine de l'eau douce représentent 15%. La Garde côtière accapare 40% du budget, alors que 60% sont répartis entre les autres activités de programme principales du MPO (Gestion des pêches et de l'aquaculture, Sciences, Océans et Habitat, ainsi que les Ports pour petits bateaux). Les ressources humaines représentent environ 40% du budget du MPO, alors que les frais d'exploitation et d'entretien (E et E) représentent 50% et les immobilisations, 10%. Les dépenses au cours des exercices financiers 2003-07 (programmes maritimes seulement) sont présentées au tableau 4.5. Pour plus de détails au sujet des dépenses, veuillez consulter l'annexe F.

Tableau 4.5: Dépenses du MPO (dépenses maritimes plus les dépenses totales), 2003-2007 (000\$)

	Marine			Total	Eau douce	Total MPO Budget
	Salaires	E et E	Immob.			
2003	548,166	676,173	173,120	1,397,459	246,610	1,644,069
2004	560,184	540,964	151,250	1,252,399	221,011	1,473,410
2005	586,197	556,069	142,192	1,284,458	226,669	1,511,127
2006	588,728	646,559	171,935	1,407,222	248,333	1,655,555
2007	513,617	711,919	143,913	1,369,449	241,667	1,611,116

Source: Tabulation spéciale du MPO

Questions et ajustements aux données

- D'après un survol général des activités du ministère, et non pas d'un examen individuel des programmes, le MPO estime que 85% de son budget concerne le domaine maritime. Par conséquent, cette estimation peut donner lieu à un énoncé des impacts légèrement supérieur ou inférieur à la réalité. Cependant, puisqu'on sait que les activités dans le domaine de l'eau douce représentent une part minime du budget global du MPO, on a jugé qu'il n'était pas économique de procéder à une estimation plus précise.
- Les immobilisations reflètent principalement les dépenses en immobilisations majeures réalisées par les Ports pour petits bateaux (pour la construction de quais) et par la Garde côtière (pour le radoub des navires et l'acquisition de petits navires). Ces chiffres ne comprennent pas les immobilisations concernant le remplacement des gros navires. Un tel financement serait versé dans le cadre du processus des présentations au Cabinet et au Conseil du Trésor.

Impact économique

Le MPO a généré 1,1 milliard de dollars en PIB pour des dépenses maritimes totales de 1,3 milliard de dollars en 2006 (tableau 4.3). Il a ainsi créé au-delà de 8 300 emplois directs et 4 400 emplois de plus attribuables aux activités indirectes. Le nombre total d'emplois a généré la somme de 870 millions de dollars en revenus pour les foyers.

3. *Autres ministères du fédéral*

Structure et portée des activités

Parmi les 25 autres ministères fédéraux, environ, qui ont réalisé des activités dans le domaine maritime, sept sont concernés par cette étude :

- **Transports Canada (TC):** La mission de Transports Canada consiste à favoriser des systèmes de transport sécuritaires et efficaces. TC favorise la sécurité maritime en réglementant les exigences de sécurité des embarcations de plaisance et des navires commerciaux; en surveillant les embarcations de plaisance, les navires commerciaux, les navires enregistrés à l'étranger qui s'aventurent en eaux canadiennes, ainsi que les plates-formes de forage en mer afin de s'assurer qu'ils répondent aux normes de sécurité et qu'ils contribuent à promouvoir la sécurité de la navigation commerciale chez les agents de certification et les équipages à bord des navires canadiens. TC élabore et met en application des règlements sur la sécurité et collabore avec les partenaires du Canada et de l'étranger afin de prévenir et gérer les risques pour la sécurité dans le domaine du transport maritime et autre.

Les dépenses de 231,3 millions de dollars dans le domaine maritime en 2006 représentaient 16% des dépenses totales de TC, soit 1 426 millions de dollars. De ce total, 168,8\$ millions de dollars prennent la forme de subsides ou de subventions législatives, ce qui laisse 65,5 millions de dollars en dépenses consacrées aux services ministériels (annexe F).

- **Ressources naturelles Canada (RNC):** Les responsabilités dans le domaine des océans sont triples : les géosciences pour la gestion des océans, la définition de la plate-forme continentale du Canada, ainsi qu'un éventail d'activités dans le domaine des océans qui concernent le développement énergétique et l'exploitation des ressources minérales, les ressources et le développement du Nord, ainsi que les impacts et l'adaptation au changement climatique. Les géosciences aux fins de la gestion des océans impliquent la recherche et la cartographie dans le but d'identifier les habitats marins sensibles dans le bassin de la Reine Charlotte, dans la Mer de Beaufort et dans la baie de Plaisance, ainsi que le soutien à la planification dans les cinq vastes zones de gestion des océans. La définition de la plate-forme continentale implique des relevés bathymétriques sur les Grands bancs et dans l'Arctique afin d'établir la limite extérieure conformément à la Convention des Nations unies sur le droit de la mer.

Les dépenses de 25,7 millions de dollars dans le domaine maritime en 2006 représentaient 1,7% des dépenses totales de RNC, soit 1 470 millions de dollars.

- **Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie (CRSNG):** Le financement obtenu du CRSNG favorise la recherche maritime chez les étudiants des universités canadiennes, les professeurs, ainsi que les sociétés de recherche et développement. Compte tenu du montant cumulatif des dépenses du CRSNG à l'échelle nationale, les principaux domaines de recherche maritime sont les océans, les mers et les estuaires, l'environnement, les sciences de la terre, les sciences de la vie, incluant la biotechnologie et l'aquaculture. Même s'il existe tout près de 45 domaines de recherche maritime, les domaines énumérés ci-dessus représentent presque 60% du financement attribué en 2006.

Les dépenses de 24,3 millions de dollars consacrées en 2006 au domaine maritime représentaient 2,8% des dépenses totales de 859 millions de dollars du CRSNG.

- ❑ **Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA):** La mission de l'ACIA consiste à protéger la santé humaine en gardant les Canadiens à l'abri des risques évitables pour la santé qui concernent les aliments, ainsi que des risques associés aux maladies animales transmissibles à l'homme. On atteint ces buts en procédant à la surveillance réglementaire des industries agricoles et agro-alimentaires, en faisant appel à la science pour élaborer et mettre en œuvre des programmes dans les domaines de la salubrité des aliments, la santé des animaux et la protection des végétaux, ainsi que l'intendance de l'ensemble des ressources animales et végétales, de même qu'en réagissant rapidement et de façon efficace aux menaces éventuelles pour la santé humaine. Le rôle de l'ACIA dans les activités du domaine maritime consiste à inspecter les usines de transformation du poisson au pays et à l'étranger (incluant les usines à bord des navires) pour ensuite approuver et surveiller les programmes d'assurance de la qualité.

Les dépenses de 10,9 millions de dollars consacrées en 2006 au domaine maritime représentaient 1,7% des dépenses totales de 637,6 millions de dollars de l'ACIA.

- ❑ **Environnement Canada (EC):** Le mandat consiste à préserver et à rehausser la qualité de l'environnement naturel; à conserver les ressources renouvelables du Canada; à conserver et protéger les ressources hydriques du Canada; à prévoir les changements météorologiques et environnementaux; à faire respecter les règles relatives aux eaux limitrophes; ainsi qu'à coordonner les politiques et les programmes environnementaux au nom du gouvernement fédéral. Les activités entrant dans le domaine maritime comprennent les dépenses consacrées aux programmes d'action sur les côtes, au Service canadien de la faune, ainsi qu'à la protection de l'environnement.

Les dépenses de 9,8 millions de dollars consacrées en 2006 au domaine maritime représentaient 1,2% des dépenses totales de 838,4 millions de dollars d'EC.

- ❑ **Agence Parcs Canada (APC):** Cette Agence met sur pied un réseau de zones de conservation marines (ZCM) afin de représenter les 29 zones marines naturelles qu'on retrouve au Canada dans les océans Atlantique, Arctique et Pacifique, ainsi que dans les Grands Lacs. Trois ZCM ont été désignées, dont une se situe dans un écosystème constitué d'eau salée, soit le Parc maritime du Saguenay et du Saint-Laurent. Des travaux sont en cours afin d'explorer les zones prioritaires d'intérêts et deux zones de conservation marine proposées dans le Pacifique, incluant Gwaii Haanas et la partie sud du détroit de Georgia.

Les dépenses de moins de 5 millions de dollars consacrées en 2006 au domaine maritime représentaient moins de 0,9% des dépenses totales de 534,7 millions de dollars.

- ❑ **Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC):** La direction générale des ressources naturelles à AINC se trouve aux confluent des activités de l'organisation dans le domaine maritime, soit l'exploitation des réserves pétrolières marines et des minéraux, l'Année polaire internationale, la recherche sur les contaminants, la recherche sur le changement climatique et sur l'adaptation, ainsi que la recherche au niveau des autres environnements marins dans la région circumpolaire. Le projet du gazoduc du Mackenzie a fait en sorte que l'organisation s'est impliquée dans divers types de recherche, dont certains concernent les ressources maritimes afin de répondre ainsi aux exigences de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Plusieurs des sources d'aliments importantes destinées aux résidents du Nord émanent des océans, dont la baleine, le phoque et différentes espèces de poissons.

Les dépenses de près de 1 million de dollars consacrées en 2006 au domaine maritime représentaient environ de 0,1% des dépenses totales de 906 millions de dollars.

Dépenses

Ces autres ministères fédéraux ont consacré une somme estimée à 307,9 millions de dollars en programmes et activités dans le domaine maritime en 2006 (tableau 4.6). Transports Canada représente près de 75% du total. Environ 60% des dépenses de TC prennent la forme de subventions versées aux divers types de services de traversier, ainsi qu'à la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent

Tableau 4.6 : Dépenses dans le domaine maritime par les ministères fédéraux, 2006

Dépenses (000\$)			
	Activités maritimes	Total pour les ministères	Océans en tant que % du total
Transports Canada	231,270	1,426,000	16.2%
Ressources naturelles Canada	25,670	1,470,000	1.7%
Conseil de recherches en sciences naturelles et en gé	24,300	859,000	2.8%
Agence canadienne d'inspection des aliments	10,855	637,600	1.7%
Environnement Canada	9,800	834,400	1.2%
Parcs Canada	5,000	534,700	0.9%
Affaires indiennes et du Nord	1,000	906,000	0.1%
Total	307,895	6,667,700	4.6%

Source: Tabulations spéciales des ministères/organismes

Questions et ajustements aux données

- Les dépenses de Transports Canada comprennent les subventions et les transferts à des entreprises publiques et privées dans l'industrie du transport maritime. Ces transferts entrent dans le calcul des impacts de l'industrie du transport maritime. Par conséquent, pour éviter de les compter en double, ces transferts sont exclus lorsqu'on doit déterminer l'impact des dépenses de TC. Pour plus de détails, voir l'annexe F.

Impact économique

Les 142,2 millions de dollars en dépenses (nettes après les transferts) consacrées aux activités maritimes ont permis aux ministères et organismes fédéraux de générer en tout 110 millions de dollars en PIB en 2006 (tableau 4.3) et de créer tout juste en-deçà de 1 500 emplois, ce qui a généré en tout près de 100 millions de dollars en revenu du travail. Les impacts indirects tendent à demeurer faibles pour ces ministères du gouvernement, puisque la majeure partie des dépenses sont consacrées aux salaires versés aux employés.

4. *Ministères/conseils des provinces/territoires*

Structure et portée des activités

Même si les provinces et les territoires jouissent d'une compétence limitée à l'égard des questions maritimes, ils tendent à jouer un rôle actif dans quatre principaux domaines :

- ❑ **Pêches et aquaculture:** Chaque province et territoire côtiers possède un ministère distinct, ou une direction générale d'un ministère des ressources naturelles qui s'occupe de la pêche et de l'aquaculture. Même s'ils ne jouent aucun rôle direct dans la gestion de la pêche commerciale, les ministères interviennent à tous les niveaux dans la gestion de l'aquaculture, sans compter qu'avec le gouvernement fédéral, ils assument une part de la responsabilité en matière d'émission des permis et de surveillance de l'industrie de la transformation du poisson.

Les provinces ont consacré la somme de 40,3 millions de dollars aux programmes et activités de pêche et d'aquaculture en 2006.

- ❑ **Transports:** Les traversiers entre les provinces sont exploités par des sociétés privées, des sociétés d'État ou les ministères des transports des provinces. Dans tous les cas, une part substantielle des budgets des transports des provinces est versée en subventions aux entreprises de traversiers.

Les provinces ont versé 136,3 millions de dollars afin de venir en aide au secteur du transport maritime en 2006.

- ❑ **Pétrole et gaz naturel en mer:** Les conseils fédéraux provinciaux réglementent les activités d'exploitation du pétrole et du gaz naturel au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve et Labrador. Les ministères de l'énergie des provinces dispensent des conseils sur les questions géologiques et sur les redevances, ainsi que sur la participation des industries locales aux achats des projets en mer.

Les conseils et les provinces ont versé la somme de 27,8 millions de dollars afin de réglementer et gérer les activités en mer en 2006.

- ❑ **Tourisme:** Les provinces côtières allouent des ressources considérables pour faire la promotion du tourisme maritime.

Les provinces ont versé la somme estimée de 35,9 millions de dollars pour venir en aide au tourisme maritime en 2006.

Dépenses

Les ministères et les conseils des provinces ont dépensé tout près de 260 millions de dollars en programmes et activités maritimes en 2006 (tableau 4.7). Le transport représentait tout juste au-dessus de 50% du total, alors que la majeure partie de ce montant a servi à prêter main forte aux divers services de traversiers entre les provinces.

Tableau 4.7 : Dépenses connexes au domaine maritime dans les provinces/territoires, 2006 (millions \$)

	Pêches et aquaculture	Transports	Pétrole et gaz naturel en mer	Tourisme	Autres	Total
2006	40,250	136,250	27,750	35,925	19,500	259,675

Source: Provinces, territoires; CNSOPB, OCNEHE

Questions et ajustements aux données

- Les dépenses des provinces comprennent le soutien aux traversiers dans les régions côtières. Ces transferts entrent dans le calcul des impacts de l'industrie du transport maritime. Par conséquent, pour éviter de les compter en double, ces transferts sont exclus lorsqu'il s'agit de déterminer l'impact des dépenses des provinces.

Impact économique

Pour estimer l'impact économique, on a déduit la somme de 130 millions de dollars des dépenses totales afin de tenir compte du soutien financier direct versé aux traversiers sur les côtes (un montant de 6 millions de dollars est inclus afin de tenir compte de l'administration). Les 130 millions de dollars de dépenses restantes consacrées aux activités maritimes ont généré un PIB total de l'ordre de 125 millions de dollars en 2006 (tableau 4.3). Presque 1 700 travailleurs travaillaient dans la mise en œuvre des services des ministères, générant ainsi 119 millions de dollars en tout au niveau du revenu du travail. Les impacts indirects tendent à être faibles pour les ministères des gouvernements des provinces, puisque la plupart des dépenses sont consacrées aux salaires des employés.

5. Universités et ONGE

Structure et portée des activités

Universités

Plusieurs universités canadiennes offrent des programmes et s'adonnent à la recherche dans le domaine maritime, même si, malheureusement, les données sur les dépenses consacrées aux programmes et à la recherche ne font pas l'objet d'une compilation systématique.* Les universités obtiennent leurs budgets de recherche de plusieurs sources financées par le fédéral, dont le Conseil de recherche en sciences naturelles et en génie (CRSNG), le Conseil de recherche en sciences humaines (CRSH), ainsi que le Fonds d'innovation de l'Atlantique (FIA), de même que le secteur privé. Une fois de plus, il est possible d'identifier (approximativement) le financement de la recherche pouvant être du ressort maritime dans les titres des subventions, puisque ces données ne font pas l'objet d'une compilation systématique.

Une autre approche consiste à compiler les données sur les dépenses consacrées à la recherche et aux programmes maritimes directement auprès des universités. On a réalisé une telle étude en

* On considère que les estimations présentées relatives aux dépenses dans le domaine de la recherche maritime sont conservatrices en raison de la difficulté de tenir compte de toutes les activités des chercheurs. Le Réseau de recherche sur la gestion des océans (RRGO) compile une base de données des programmes universitaires présentant un volet maritime. On y fait état de 57 universités et collèges canadiens qui offrent 344 programmes présentant une certaine part de contenu maritime. La base de données comporte une description des programmes, mais aucune données sur les dépenses associées à ces programmes.

2007 en s'attardant principalement sur les universités canadiennes offrant les programmes et les cours les plus importants dans le domaine de la recherche maritime. ** Les universités canadiennes qu'on a choisies pour cette étude déclarent des dépenses dépassant les 105 millions de dollars (tableau 4.8) afin d'appuyer les principaux programmes dans le domaine des océans ou pour accueillir des instituts de recherche maritime couvrant des domaines, comme l'océanographie (physique, chimique), la biologie maritime, l'architecture navale, la loi sur l'environnement maritime, les sciences des océans, les centres d'essai hydrodynamiques, les pêches et l'aquaculture :

- Dalhousie University
- Memorial University
- McGill University
- Université du Québec à Rimouski
- University of British Columbia
- University of Victoria

On considère que cette estimation de 100 millions de dollars est conservatrice, pour la principale raison qu'on n'a pas tenu compte de toutes les universités dans le sondage et parce que même dans le cas des universités étudiées, on ne tient pas nécessairement compte de toutes les dépenses consacrées au domaine maritime. Les comptes rendus des universités ne sont pas configurés pour s'ajuster à ce type d'enquête. On a dû réunir les données sur les dépenses à partir de nombreuses sources au sein de chaque université, incluant des entrevues avec les chefs de département et les instituts de recherche, ainsi que le personnel administratif.

ONGE

Plusieurs organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) nationales et régionales disposent de campagnes consacrées aux océans pour aborder des questions, comme l'environnement maritime et la pêche. Les dépenses consacrées aux programmes maritimes sont estimées à 46,4 millions de dollars. En tenant compte du temps que consacrent les bénévoles, la valeur de cet extrant s'élèverait à plus de 100 millions de dollars.

Ces organisations participent principalement à la recherche, à l'éducation, aux efforts de défense et parfois même à la réalisation de services ou de produits sans but lucratif, comme l'écocertification. Ces activités peuvent être axées sur des espèces maritimes, des habitats, des pratiques de pêche de capture et de culture, des questions relatives à la gestion des ressources côtières ou extracôtières. La plupart des dépenses sont consacrées à la main-d'œuvre, alors que certaines sont destinées à certains équipements, comme les bateaux, le carburant et les fournitures.

Les estimations des dépenses reposent sur les données provenant des organisations suivantes :

- Greenpeace
- Fonds mondial pour la nature
- David Suzuki Foundation
- Sierra Club du Canada
- Conseil de conservation
- Centre d'action écologique
- Living Oceans Society
- Nature Canada
- SeaChoice
- Société pour la protection des parcs et des sites naturels au Canada
- EcoPEI
- Nature Québec
- Clean Nova Scotia
- EcoTrust Canada

Les dépenses des ONGE dans le domaine maritime sont estimées à partir de trois sources : les rapports annuels de plusieurs organisations, ainsi que le compte satellite des institutions sans but

** Gardner Pinfold, *Ocean Expenditures by Universities in Canada*, 2006; préparé pour Pêches et Océans Canada.

lucratif de Statistiques Canada et un rapport sur le secteur des océans en Colombie-Britannique.* Les dépenses directes attribuables aux deux sources représentent environ 40% du total. Le reste de la valeur correspond au bénévolat tel que Statistiques Canada l'a estimé.

On considère que cette estimation est conservatrice, parce qu'on n'a pas tenu compte de toutes les organisations qui présentent un intérêt dans les activités maritimes et parce qu'on n'a pas nécessairement compilé toutes les dépenses. Les estimations des impacts reposent uniquement sur les dépenses, sans tenir compte du temps consacré par les bénévoles.

Dépenses

Les dépenses totales en ce qui concerne les universités et les ONGE ont dépassé les 153 millions de dollars en 2006 (tableau 4.8).

Tableau 4.8: Dépenses des universités et des ONGE dans le domaine des océans, 2006

Universités	ONGE	Total
105.4	46.4	151.8

millions \$

Source: Gardner Pinfold, Ocean expenditures by Universities in Canada, 2006; Statistiques Canada, Compte satellite des institutions sans but lucratif Rapports annuel des ONGE (variés), GSGislason & Associates, *Economic Contribution of the Oceans Sector in British Columbia*, 2007

Impact économique

Les dépenses de l'ordre de 105,4 millions de dollars consacrées aux programmes et activités dans le domaine maritime ont permis aux universités de générer en tout 117,2 millions de dollars en PIB (tableau 4.3). On a ainsi embauché 1 600 personnes, ce qui a généré 85 millions de dollars en revenu total pour les ménages.

Les 46,4 millions de dollars de dépenses consacrées aux programmes et activités maritimes ont permis aux ONGE de générer un PIB total de 53,5 millions de dollars en 2006 (tableau 4.3). On a embauché 960 personnes, ce qui a généré 44,8 millions de dollars en revenu total pour les ménages.

* GSGislason, *Economic Contribution of the Oceans Sector in British Columbia*, 2007. L'estimation relative aux ONGE de la C.-B. présentée dans ce rapport s'élève à quelque 9 millions de dollars de plus que dans le document de GSGislason (année de référence 2005), puisque certaines organisations ont déclaré des dépenses plus élevées en 2006 et parce que ce rapport comprend certaines ONGE dont Gislason n'a pas tenu compte.

V

IMPACT ÉCONOMIQUE – NATIONAL ET RÉGIONAL

1. Impact national

Valeur brute des extrants

Les activités dans le domaine maritime ont produit des extrants présentant une valeur brute d'à peine plus de 30 milliards de dollars en 2006 (tableau 5.1).^{*} Près des deux tiers de ces extrants ont été produits dans le Canada atlantique et un tiers dans la région du Pacifique. Les activités dans le secteur de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer sur la côte est représentent en majeure partie la différence de la production totale entre les régions de l'Atlantique et du Pacifique. Les activités maritimes dans l'Arctique ont représenté environ 0,2% du total national.

Tableau 5.1: Valeur brute de la production par activité maritime, Canada et régions, 2006

Valeur brute de la production (000\$)	Atlantique	Pacifique	Arctique	Canada
Secteur privé				
Poissons et fruits de mer				
Pêche commerciale	1,501,372	318,909	6,000	1,826,281
Aquaculture	467,565	427,466		895,031
Transformation du poisson	3,234,566	727,739	5,000	3,967,305
Pétrole et gaz naturel en mer				
Exploration et extraction du pétrole et du gaz naturel	9,121,886			9,121,886
Activités de soutien du pétrole et du gaz naturel	186,000			186,000
Transports				
Transport maritime	872,600	1,911,000		2,783,600
Activités de soutien	1,003,000	2,484,000		3,487,000
Tourisme et loisirs				
	1,590,981	2,743,930	2,556	4,337,467
Fabrication et construction				
Construction navale	470,000	237,000		707,000
Fabrication de bateaux	150,000	209,000		359,000
Constructions d'installations pour le pétrole et le gaz naturel	267,785			267,785
Construction de ports	134,422	132,567		266,989
Sous-total pour le secteur privé	17,498,805	8,872,702	13,556	26,379,063
Secteur public				
Défense nationale				
	1,643,200	550,225		2,193,425
Intendance				
Pêches et Océans	1,021,609	302,648	45,192	1,369,449
Autres ministères fédéraux	74,600	42,700	4,500	121,800
Ministères provinciaux	71,975	47,000	10,000	128,975
Universités	64,215	41,200		105,415
ONGE	9,776	36,600		46,376
Sous-total pour les secteur public	2,885,375	1,020,373	59,692	3,965,440
Total	20,384,180	9,893,075	73,248	30,344,503

Nota: L'extrant de la pêche commerciale représente un intrant pour la transformation du poisson, de sorte qu'elle est exclue du total.

Source: Tableaux 5.15, 5.25 et 5.29.

* Dans le cas des activités du secteur privé, la valeur brute des extrants signifie les recettes attribuables à la vente; dans le cas des activités du secteur public, la valeur brute des extrants correspond aux dépenses totales.

Impact global des activités océaniques

On estime que les activités dans le secteur des océans ont généré un PIB direct de l'ordre de 17,7 milliards de dollars au Canada en 2006, créant ainsi plus de 171 000 emplois directs. Le tableau 5.3 (page suivante) nous présente un résumé des impacts totaux, alors qu'on y regroupe les activités en sept secteurs principaux pour ainsi faciliter la présentation et la discussion.

Le secteur des océans représentait 1,2% du PIB au Canada en 2006. En créant 171 000 emplois directs, les activités des océans représentaient 1,1% du nombre total des emplois au Canada (tableau 5.2).

Lorsqu'on étend la portée des activités dans le secteur des océans afin d'inclure les impacts indirects (activités indirectes et induites), l'importance relative du secteur des océans augmente à 1,9% du PIB national et à 2,0% du nombre total d'emplois.

Tableau 5.2 : Activités des océans dans l'économie canadienne, 2006

	Secteur des océans	Total au Canada	Océans en % du total
PIB (millions \$)			
	Direct	17,685	1.2%
	Direct et indirect	27,653	1.9%
		1,450,490	
Emplois (ÉTP)			
	Direct	171,365	1.1%
	Direct et indirect	316,119	2.0%
		16,021,180	

Source: Tableau 5.3; Totaux au Canada selon Statistiques Canada, no de cat. 384-0002; Recensement de 2006.

La légère différence au niveau de l'impact relatif du PIB et de l'emploi sur les totaux correspondants à l'échelle nationale est attribuable à la structure et au rendement de l'industrie pétrolière et gazière en mer. Cette industrie requiert énormément d'investissements et produit un rendement substantiel, entraînant ainsi un nombre relativement faible d'emplois par unité du PIB (ce qui devient évident lorsqu'on compare l'industrie du pétrole et du gaz naturel aux figures 5.1 et 5.2).

Impact comparatif des activités des océans – structure et rendement

Les activités des océans varient grandement quant aux impacts comparatifs au niveau du PIB, de l'emploi et du revenu. Voici quelques facteurs qui contribuent à expliquer ces différences :

- **Pétrole et gaz naturel en mer:** Ce secteur est en avance sur la deuxième industrie en importance (transports) de plus de 100% en ce qui concerne sa contribution au PIB direct, mais il occupe une position considérablement moins élevée quant à son impact au niveau des emplois et du revenu du travail. Le résultat impressionnant au niveau du PIB est attribuable aux rendements élevés et aux mouvements de capitaux attribuables aux prix élevés du pétrole, alors que le nombre d'emplois relativement peu élevé reflète l'importance des capitaux dans cette industrie.

- **Transport maritime:** Ce secteur arrive au deuxième rang quant à sa contribution au PIB et à l'emploi, mais au premier rang en ce qui concerne le revenu du travail. L'impact relativement élevé au niveau du nombre total d'emplois est attribuable dans une grande partie aux liens relativement importants en amont que ce secteur entretient avec les domaines, comme le transport routier et ferroviaire, ainsi que l'entreposage.

Tableau 5.3: Impact économique des activités maritimes (Atlantique et Pacifique seulement) au Canada, 2006

Production, PIB et revenu en 000\$ Emplois en équivalents temps plein	Production	Direct			Indirect			Induit			Total		
		PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus
Secteur privé													
Poissons et fruits de mer													
Pêche commerciale	1,820,281	929,861	10,098	623,943	220,891	3,416	119,958	302,414	3,447	213,573	1,453,167	16,961	957,474
Aquaculture	895,031	289,010	4,173	121,845	204,659	2,936	102,429	141,140	2,012	70,409	634,810	9,121	294,683
Transformation du poisson	3,962,305	932,433	22,983	650,887	566,486	7,863	214,123	297,283	5,625	178,830	1,796,202	36,472	1,043,840
Pétrole et gaz naturel en mer													
Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel	9,121,886	7,753,603	3,334	227,039	952,713	2,800	115,558	435,316	1,365	63,252	9,141,632	7,498	405,850
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel	186,000	85,560	488	35,340	35,340	271	13,020	26,598	160	11,160	147,498	919	59,520
Transport													
Transport maritime	2,783,600	1,211,790	14,506	845,742	497,318	6,633	288,256	553,693	6,380	382,854	2,262,801	27,518	1,516,852
Activités de soutien	3,487,000	1,826,641	27,086	1,209,378	633,509	11,718	399,305	796,101	11,713	540,755	3,256,251	50,517	2,149,437
Tourisme et loisirs	4,334,911	1,890,053	45,449	1,449,157	1,300,864	25,045	922,351	1,017,852	21,402	794,240	4,208,770	91,896	3,165,748
Fabrication et construction													
Construction navale et fabrication de bateaux	1,066,000	462,390	8,944	386,720	150,070	3,236	115,500	191,086	3,885	171,900	803,546	16,066	674,120
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel	267,785	125,607	841	65,926	47,193	423	16,067	41,282	285	21,417	214,082	1,549	103,409
Construction de ports	266,989	106,796	1,569	69,417	66,655	1,572	57,287	53,708	909	40,686	227,158	4,051	167,390
Sous-total pour le secteur privé (1)	26,371,507	15,613,744	139,471	5,685,394	4,675,698	65,914	2,363,855	3,856,473	57,182	2,489,074	24,145,916	262,567	10,538,323
Secteur public													
Défense nationale	2,193,425	1,225,623	20,413	1,225,623	282,225	6,724	262,778	451,821	7,910	471,145	1,959,668	35,046	1,959,545
Intendance													
Pêches et Océans	1,344,560	586,354	8,500	586,354	294,719	1,498	85,116	265,526	2,987	216,288	1,146,599	12,985	887,757
Autres ministères fédéraux	98,450	65,095	650	65,095	14,595	291	10,855	21,552	277	18,372	101,242	1,218	94,322
Ministères provinciaux	249,860	82,255	596	82,255	17,932	749	23,884	28,214	373	15,790	128,400	1,719	121,929
Universités	105,415	75,810	1,061	59,629	15,836	221	6,080	25,557	338	19,539	117,570	1,620	85,248
ONGE	46,376	35,622	674	31,373	4,819	71	2,288	13,078	219	11,161	53,886	964	44,823
Sous-total pour le secteur public (2)	3,917,546	2,070,758	31,894	2,050,329	630,125	9,555	391,000	805,748	12,103	752,295	3,507,366	53,552	3,193,624
Total	30,289,053	17,684,503	171,365	7,735,722	5,305,824	75,469	2,754,856	4,662,221	69,285	3,241,369	27,653,282	316,119	13,731,947

1. Le sous-total de la valeur de production ne comprend pas la pêche commerciale parce que la valeur de cette production est comprise dans la transformation du poisson.

2. Le sous-total de la valeur de production ne comprend pas les subventions au transport versées dans les provinces (travailleurs provinciaux), puisque celles-ci sont comprises dans les recettes du transport maritime.

3. On a ajusté l'impact au niveau de l'emploi pour tenir compte de l'augmentation de l'indice des salaires dans l'industrie (2,1% de juillet 2005 à juillet 2006. Source: Statistiques Canada, tableau 281-0039).

4. On a ajusté les impacts indirects et induits de la transformation du poisson pour éliminer le comptage en double des activités de pêche commerciale.

Figure 5.1

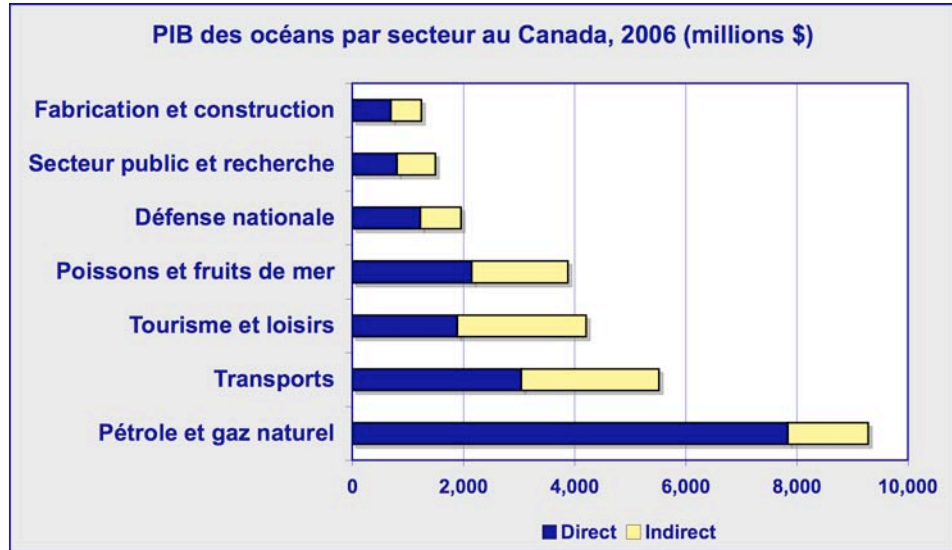


Figure 5.2

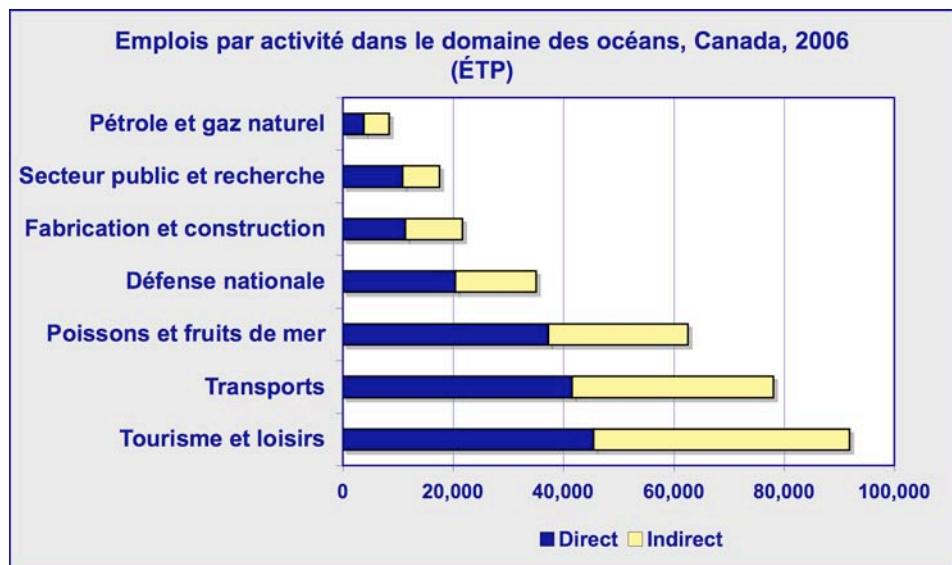
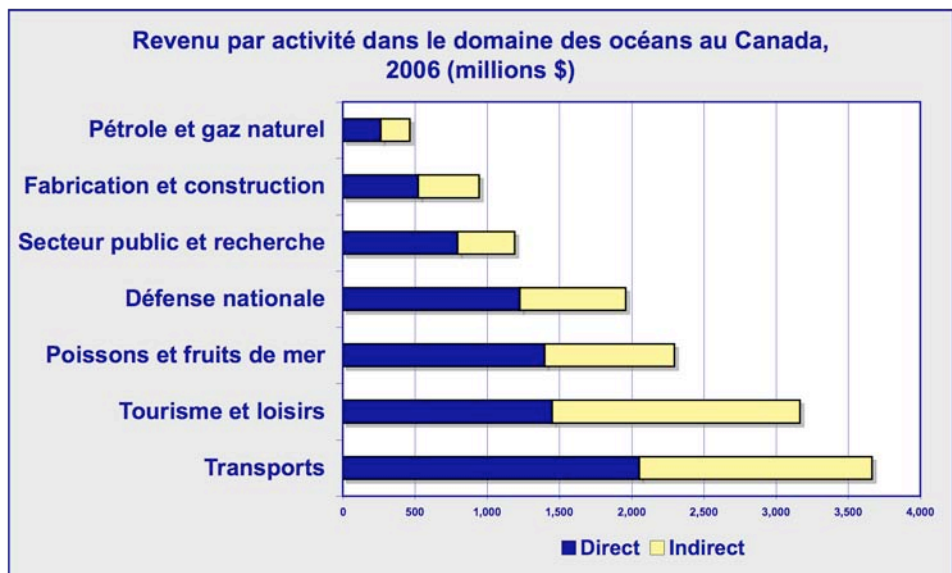


Figure 5.3



- ❑ **Tourisme et loisirs:** La manifestation étonnante au niveau de la création d'emplois est attribuable au fait que cette activité constitue essentiellement un service et qu'elle implique de nombreux emplois. De plus, cette étude permet de quantifier de façon systématique tous les principaux segments de l'industrie du tourisme et des loisirs, de sorte qu'elle procure une évaluation détaillée dont on ne disposait pas dans les études passées. Cet impact relativement faible au niveau du PIB est principalement attribuable aux salaires et aux rendements généralement faibles dans cette industrie.
- ❑ **Poissons et fruits de mer:** Ce secteur arrive loin au quatrième rang en ce qui concerne sa contribution au PIB et troisième au niveau de l'emploi. Le PIB relativement faible est attribuable à des rendements généralement faibles du capital investi. Le nombre élevé d'emplois directs est attribuable au nombre élevé de travailleurs qu'on retrouve dans cette industrie; à la pêche au moyen de petites embarcations, en particulier sur la côte est, ce qui favorise de plusieurs petites entreprises de transformation. Peu d'usines sont automatisées, alors qu'on compte principalement sur la main-d'œuvre afin de disposer ainsi de la flexibilité nécessaire pour s'ajuster aux conditions changeantes au niveau des ressources et du marché.
- ❑ **Fabrication et construction:** On constate un équilibre relatif entre le PIB, l'emploi et les revenus dans le secteur de production des biens. Il ne s'agit pas d'un secteur important, puisqu'il produit moins de 1 milliard de dollars en PIB, mais les impacts présentés aux figures 5.1 à 5.3 ne nous racontent qu'une partie de l'histoire. Ces impacts ne tiennent pas compte des fabricants de produits maritimes dont les activités sont impossibles à distinguer dans les statistiques officielles.
- ❑ **Défense nationale:** La contribution au PIB s'effectue grâce au revenu du travail seulement (les gouvernements ne génèrent aucun bénéfice) et, par conséquent, la Défense nationale arrive en-deçà de sa position relative que l'on mesure au moyen de l'emploi et du revenu.
- ❑ **Secteur public et recherche:** Les ministères des gouvernements fédéral et provinciaux, les universités et les ONGE composant ce secteur occupent une place relativement importante dans l'économie maritime en raison des gestionnaires, des intendants et des chercheurs. Alors que plus de 70% des dépenses sont versées en salaires aux employés, l'impact survient en majeure partie de façon directe. Des dépenses limitées sont disponibles afin de déclencher des impacts indirects considérables.

2. Impacts sur la région de l'Atlantique

Secteur des poissons et fruits de mer

Activité

- ❑ **L'industrie de la pêche commerciale** se compose de quelque 19 000 navires de pêche qui sont, pour la plupart, indépendants (tableau 5.4) et qui embauchent tout près de 32 000 personnes (capitaines et membres d'équipage) principalement lors des activités de pêche saisonnières. Le homard, le crabe et la crevette constituent les principales espèces.
- ❑ **L'industrie aquacole** présente un mélange d'opérations intégrées à la verticale et indépendantes (incluant les aquaculteurs à contrat) comptant 2 320 sites licenciés (qui ne sont pas tous actifs). Le saumon représente de 75 à 80% de la valeur de la production, alors que les moules et les huîtres représentent en majeure partie ce qui reste.

- **L'industrie de la transformation des poissons et fruits de mer** comporte 510 établissements où l'on embauche quelque 34 400 travailleurs qui occupent principalement des emplois saisonniers. La plupart des usines achètent de navires de pêche indépendants, alors que l'intégration verticale se limite généralement au coût d'immobilisations élevé de la pêche en haute mer, incluant la pêche où l'on utilise des navires-usines (crevette nordique, pétoncle et myes).

Tableau 5.4: Structure du secteur des poissons et fruits de mer, Canada atlantique, 2006

Pêche commerciale		Aquaculture		Transformation	
Navires	Emplois	Sites	Emplois	Usines	Emplois
19,000	32,000	2,320	3,350	510	34,400

Source: Ministères provinciaux des pêches et de l'aquaculture

Production

Le secteur de la pêche commerciale dans le Canada atlantique a donné lieu chaque année à la production de près de 800 000 à 900 000 tonnes (poids débarqué) de matière première, dont la valeur s'échelonnait entre 1,5 et 1,9 milliard de dollars (tableau 5.5). La valeur de production a connu une baisse depuis 2002, ce qui s'explique, en partie, par la baisse des débarquements des espèces principales, ainsi que par la consolidation du dollar canadien.

La pêche dans l'Atlantique a subi des changements profonds et majeurs depuis le début des années 1990, alors que l'industrie dépendait principalement du poisson de fond. L'effondrement des stocks de poisson est présenté à la figure 5.4, alors que les débarquements ont chuté pour passer de 650 000 tonnes à tout juste au-dessus de 150 000 tonnes en cinq ans, et ensuite dans les 100 000 tonnes au cours des dernières années. Pendant cette même période, les débarquements des différentes espèces de mollusques et crustacés, dont la valeur est plus élevée, ont doublé. L'impact sur l'aspect économique de l'industrie est évident lorsqu'on regarde la figure 5.5, qui révèle que la valeur débarquée s'est accrue de plus de 50% (sur le plan nominal) depuis 1990, alors que les mollusques et crustacés représentent 85% du total.

Figure 5.4: Pêche commerciale dans l'Atlantique, volume des débarquements

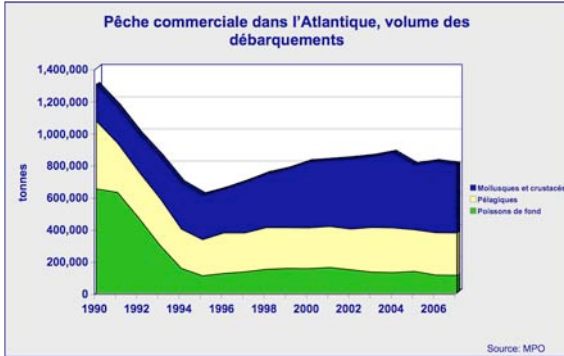
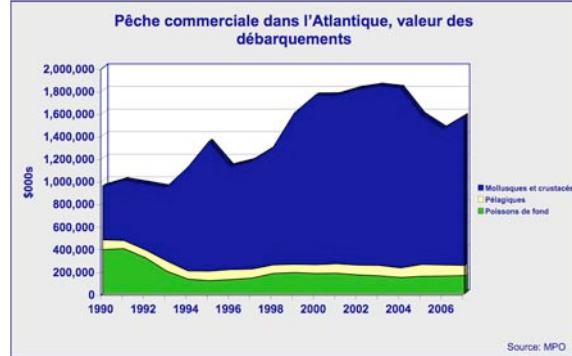


Figure 5.5: Pêche commerciale dans l'Atlantique, valeur des débarquements



L'aquaculture présente une augmentation constante du tonnage et de la valeur jusqu'en 2007, mais une légère baisse de valeur en 2007, laquelle est principalement attribuable aux pressions au niveau des taux de change (figures 5.6 et 5.7). Depuis 1990, la production (quantité et valeur) a presque quintuplé en réponse à la demande croissante et à l'amélioration des méthodes de production.

Figure 5.6: Volume de production du secteur aquacole dans l'Atlantique

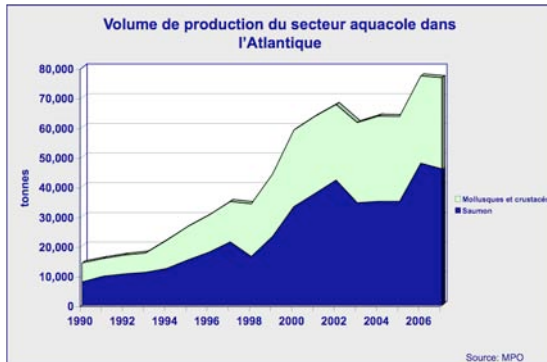


Figure 5.7: Valeur de production du secteur aquacole dans l'Atlantique



Depuis le début jusqu'au milieu des années 2000, la valeur finale du produit dans le secteur des poissons et fruits de mer (aquaculture et transformation) approchait les 4 milliards de dollars, quoique la tendance est au déclin, alors que le total a chuté dans les 3,7 milliards de dollars en 2006 (tableau 5.5). L'augmentation au niveau de la production aquacole n'a pas suffi à compenser la baisse abrupte de valeur du produit transformé en 2005 en raison de la faiblesse du marché du crabe des neiges aux É.-U.

Tableau 5.5: Production des poissons et fruits de mer dans le Canada atlantique, 2003-2007

	Débarquements de la pêche commerciale		Production aquacole		Produits de transf.	Industrie des poissons et fruits de mer	Valeur des exportations
	tonnes	000\$	tonnes	000\$			
2003	851,024	1,838,861	71,800	300,450	3,652,241	3,952,691	3,371,494
2004	875,540	1,867,209	72,735	285,000	3,538,071	3,823,071	2,965,049
2005	799,719	1,607,962	77,575	363,000	3,259,993	3,622,993	3,172,550
2006	818,544	1,501,372	81,464	467,565	3,234,566	3,702,131	2,965,593
2007	801,617	1,593,618	83,346	423,094	s/o	s/o	2,821,695

Source: MPO, <http://www.MPO-mpo.gc.ca/stats-eng.htm>; Statistiques Canada, tabulation spéciale
Statistiques Canada, no de cat. 301-0006

Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer

Activité

L'extraction du pétrole et du gaz naturel en mer n'a lieu, à ce jour, que sur la côte est du Canada. On a développé trois projets de pétrole brut qui sont présentement en production sur les Grands bancs au large de Terre-Neuve et Labrador, alors qu'un autre projet est au stade de planification. On a mis sur pied un projet dans le domaine du gaz naturel et celui-ci est en cours de production sur la Plate-forme Scotian au large de la Nouvelle-Écosse, alors qu'un autre projet se trouve au stade de planification. Les principales statistiques sont présentées au tableau 5.6.

Tableau 5.6: Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer, coûts d'exploitation et emplois, 2006

Project	Extraction		Activités de soutien		
	Coûts d'exploitation	Emplois	Puits percés	Coût	Emplois
#	millions \$	ÉTÉ	#	millions \$	ÉTP
4	1,300	3,000	6	185	200

Source: CNLOPB/OCNEHE

En 2006, les activités relatives aux services de soutien (exploitation) comprenaient six puits qui sont tous situés sur les Grands bancs. Un programme de forage consiste habituellement dans une plate-forme autoélevatrice ou submersible, soutenue par des navires d'approvisionnement et de sécurité, des hélicoptères, ainsi qu'un éventail de services de finition et d'essai. Les activités d'exploitation sur les Grands bancs ont été relativement stables au cours de la dernière décennie, alors que les résultats décevants sur la Plate-forme Scotian ont donné lieu à une baisse des activités d'exploitation dans cette région.

Production

En 2006, la région de Terre-Neuve et Labrador a produit en mer 110 millions de barils de pétrole brut pour une valeur totale de 8,1 milliards de dollars (tableau 5.7). La production a connu des hausses graduelles, à commencer par le projet Hibernia en 1997, suivi du projet Terra Nova en 2002 et du projet White Rose en 2007 (figure 5.8). Les augmentations de prix du pétrole depuis 2002 expliquent qu'on ait doublé la valeur de production depuis 2004 (ce qui est plus que suffisant pour compenser la baisse de valeur du dollar américain), alors que les recettes ont augmenté dans la plage des 13 milliards de dollars en 2008 (figure 5.8).

Des augmentations comparables des prix du gaz naturel ont permis d'accroître la valeur de production du projet de gaz de l'île de Sable à 1,5 milliard de dollars en 2005. La baisse tout juste au-dessus de 1 milliard de dollars en 2006 était attribuable à une diminution de la production (des

facteurs géologiques ont entraîné une chute de pression, mais on a corrigé ce problème en 2007 en installant des appareils de compression), à des prix moins élevés et à la baisse de valeur du dollar américain. L'augmentation de la production, combinée à des prix plus élevés du gaz naturel, ont entraîné les recettes à la hausse pour atteindre 1,5 milliard de dollars en 2008 (figure 5.9).

Tableau 5.7 : Production du pétrole en mer, Canada atlantique, 2002-2006

	Pétrole brut		Gaz naturel	
	millions de barils	millions \$	milliards de pieds cubes	millions \$
2002	104	4,082	193	827
2003	123	4,994	165	1,152
2004	115	5,681	153	1,096
2005	111	7,387	149	1,518
2006	110	8,108	134	1,014
2007	134	10,435	155	1,079
2008	125	12,917	164	1,462

Source: Voir la dérivation et les sources à l'annexe A.

Figure 5.8: Production de pétrole dans le Canada atlantique, quantité et valeur

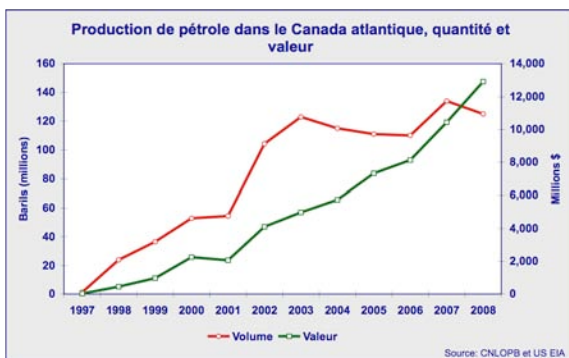
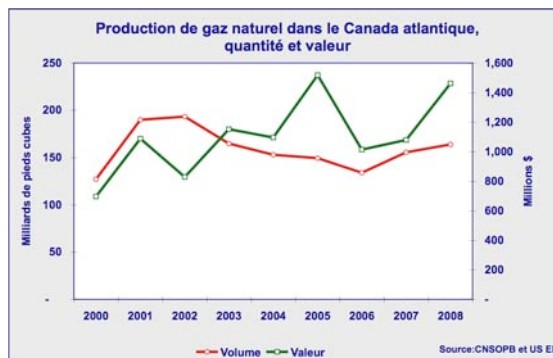


Figure 5.9: Production de gaz naturel dans le Canada atlantique, quantité et valeur



Secteur du transport maritime

Activité

On dénombre 60 ports commerciaux dans le Canada atlantique, dont neuf plus importants qui sont confiés à la gestion des administrations portuaires canadiennes, ainsi que 51 ports régionaux ou locaux administrés par Transports Canada. Quatre principaux segments caractérisent l'industrie, soit le transport de vrac, le transport par conteneurs, les services de traversiers et les navires de croisière.

- **Vrac** : Plusieurs ports de la région accueillent des vraquiers internationaux, dont Québec, Saint John, Halifax, Come-By-Chance et Port Hawkesbury (pétrole brut et produits raffinés); Sept-Îles et Port Cartier (minerai de fer); Sydney, Belledune et Dalhousie (charbon).

- ❑ **Conteneurs:** Montréal et Halifax sont les deuxième et troisième ports en importance pour les conteneurs (après Vancouver), alors qu'on y traite également un vaste éventail de produits en vrac, comme le blé et le gypse. Le trafic des conteneurs à Montréal a connu une augmentation stable au cours des 30 dernières années et le port envisage de poursuivre son expansion. À St. John's, on traite également les conteneurs (service domestique), alors qu'un service destiné aux Caraïbes est en exploitation à partir du port de Saint John.
- ❑ **Service de traversier:** Plusieurs services fonctionnent dans la région, alors qu'on transporte au-delà d'un million de passagers et plusieurs centaines de milliers de voitures et de camions. Les principaux sont les traversiers entre North Sydney et Port-Aux-Basques et entre North Sydney et Argentia (éléments essentiels de la chaîne d'approvisionnement de Terre-Neuve et Labrador); Yarmouth-Maine; Nouvelle-Écosse et Saint John-Digby à l'Î.-P.-É.; et Î.-P.-É. avec les Îles-de-la-Madeleine.
- ❑ **Navires de croisière:** Le trafic a connu une augmentation constante au cours de la dernière décennie, alors que Halifax et Saint John arrivent au 3^e et au 4^e rangs en termes de ports d'importance au Canada. Parmi les autres ports, mentionnons ceux de Sydney et de Québec.

Production

En 2005 (dernière année pour laquelle on dispose de données sur la navigation), le volet maritime du secteur du transport sur l'eau a généré une production qu'on estime à 1,9 milliard de dollars dans le Canada atlantique. Le segment du transport maritime représente 872 millions de dollars, alors que les activités de soutien ont contribué pour un montant qu'on estime à 1 000 millions de dollars (tableau 5.8).

Tableau 5.8: Production du secteur du transport maritime, Canada atlantique, 2001-2005

	Mouvements de navires #	Cargaison		Recettes du transport sur l'eau	Recettes des activités de soutien	Recettes totales	Nombre de tâches de pilotage #
		000 t	% conteneur	millions \$	millions \$		
2001	-	-	8.6	615	707	1,322	30,406
2002	14,079	217,060	8.8	668	768	1,436	30,953
2003	14,324	248,323	8.1	728	837	1,565	32,509
2004	13,807	245,752	8.8	750	863	1,613	32,287
2005	16,273	257,472	8.4	823	946	1,769	33,887
2006	s/o	s/o	s/o	872	1,003	1,875	s/o

Source: Statistiques Canada, La navigation au Canada en 2005; Transports Canada, Le transport au Canada en 2007

*Données sur les recettes de 2006 estimées à partir du PIB de 2006 en fonction d'un rapport de .367 du PIB et des recettes de 2005.

L'activité industrielle se caractérise par un nombre croissant de mouvements de navires et par une augmentation du tonnage des cargaisons. Les chiffres reflètent l'importance de la navigation afin de favoriser les industries des ressources dans le Canada atlantique. Même si cela n'est pas évident lorsqu'on regarde les données, le tonnage des cargaisons révèle également une augmentation du trafic des conteneurs (pourcentage stable d'un tonnage en hausse), ce qui reflète l'importance des ports de l'Est du Canada (Montréal et Halifax) pour le marché entre l'Europe et l'Amérique du Nord.

Tourisme et loisirs

Activité

En raison, principalement, de la portée et du sujet des sources de données, le tourisme est réparti entre trois secteurs de dépenses pour cette analyse, soit la pêche sportive en mer, les voyages à bord des navires de croisière, ainsi que le tourisme et les loisirs sur les côtes, incluant les voyages réalisés par les touristes, la navigation maritime, ainsi que les activités récréatives sur les plages auxquelles s'adonnent les résidents locaux. Dans chacun de ces cas, les activités sont habituellement saisonnières, alors qu'elles durent de 2 à 6 mois dans le Canada atlantique.

Les données qu'on retrouve au tableau 5.9 nous présentent un survol des principaux indicateurs de l'industrie, incluant les dépenses moyennes par voyage ou par individu, ce qui sert de base à l'estimation des impacts. Dans le cas de la pêche sportive et des loisirs sur les côtes, les dépenses sont consacrées aux déplacements, à l'hébergement, aux aliments, au nolisement, ainsi qu'à l'équipement. Malheureusement, nous ne disposons d'aucune donnée sur la navigation avant 2006. On a réalisé une étude en 2002, mais les différences au niveau des méthodes nous portent à croire que les résultats ne peuvent se comparer (voir les détails à l'annexe C). Dans le cas des voyages à bord de navires de croisière, les impacts reposent sur les dépenses que réalisent les passagers et les membres d'équipage dans les ports d'escale. Les dépenses présentées au tableau 5.9 ne comprennent pas les montants que versent les navires de croisière en frais de port, ainsi que pour le carburant et les provisions (ces dépenses entrent dans la catégorie du transport par voie d'eau).

Tableau 5.9: Activités de tourisme et de loisirs, Canada atlantique, 2006

Pêche sportive		Navires de croisière		Tourisme côtier	
Jours	Dépenses moy. par jour	Passagers	Dépenses moy. par passager	Jours	Dépenses moy. par jour
Milliers	\$	Milliers	\$	Milliers	\$
950	123	486	118	24,634	40

Annexe C

Production

Les activités de tourisme et loisirs en mer ont généré un montant qu'on estime à 1,6 milliard de dollars dans le Canada atlantique en 2006 (tableau 5.10). Les dépenses réalisées par les touristes participant à des activités sur les côtes représentent presque 90% des dépenses totales, suivies de la pêche sportive avec 7% et des voyages à bord de navires de croisière avec 3%.

Tableau 5.10: Dépenses touristiques dans le Canada atlantique, 2002-2006

millions \$	Pêche sportive	Croisières	Activités côtières			Total
			Tourisme	Loisirs	Navigation	
2002	148	61	940	164	s/o	s/o
2003	140	57	871	162	s/o	s/o
2004	132	71	870	160	s/o	s/o
2005	124	59	842	158	s/o	s/o
2006	116	57	818	156	444	1,591

Annexe C

Construction maritime

Activité

La construction maritime comprend toute activité de construction qui se déroule dans l'environnement maritime. Deux types de construction maritime sont compris dans cette étude, soit les ports et l'aménagement des installations d'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer. La quantification des impacts de la construction maritime repose sur quatre sources distinctes de données :

- Les autorités portuaires et les exploitants/utilisateurs des ports aux fins de la construction des quais et des installations.
- Pêches et Océans Canada en ce qui concerne la construction et l'entretien des ports pour petits bateaux.
- Le ministère de la Défense nationale pour la construction et l'entretien des bases.
- L'industrie du pétrole et du gaz naturel pour l'aménagement de champs en mer.

Production

La valeur des activités de construction maritime dans le Canada atlantique a chuté d'un maximum de 517 millions de dollars en 2003 pour atteindre environ 250 millions de dollars en 2006, avec des dépenses annuelles moyennes de 397 millions de dollars (les chiffres présentés au tableau 5.11 ont été ajustés pour tenir compte de l'inflation et son exprimés en dollars de 2005). L'exploitation de champs de pétrole et de gaz naturel en mer au large de Terre-Neuve et Labrador et de la Nouvelle-Écosse représente près des deux tiers du total, alors que la fin des projets dans ce secteur explique la tendance à la baisse. L'estimation des impacts économiques s'effectue à partir des dépenses moyennes consacrées aux immobilisations sur une durée de 5 ans.

Tableau 5.11: Construction maritime dans le Canada atlantique, 2002-2006

Dépenses en 000\$ (2005)	Ports	Petits bateaux	Défense nationale	Pétrole et gaz naturel	Total
2002	58,995	s/o	61,442	316,815	s/o
2003	50,773	26,027	69,499	369,957	516,254
2004	44,222	24,922	57,862	329,124	456,131
2005	45,902	21,525	55,830	204,750	328,007
2006	58,061	23,279	49,833	118,272	249,445
Moy. de 5 ans	51,590	23,938	58,893	267,784	309,967

Source: Annexe D

Construction navale et fabrication de bateaux

Activité

L'industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux présente deux volets – soit la construction et la réparation de navires, ainsi que la fabrication de bateaux – qui, ensemble, ont généré des recettes combinées atteignant les 620 millions de dollars dans le Canada atlantique en 2006.

L'industrie de la construction navale et de la fabrication des navires dans le Canada atlantique repose sur quelque 250 établissements. Les quelques chantiers navals dans la région s'adonnent principalement aux travaux de réparation et de radoub des navires commerciaux, ainsi que de ceux de la marine et la Garde côtière. Les chantiers ont connu certains succès dans le domaine de la construction de navires pour la marine et la Garde côtière, mais la demande de nouveaux navires est limitée au Canada. Les chantiers considèrent qu'il est difficile de concurrencer les marchés internationaux, en raison du niveau des subventions qu'on accorde dans la plupart des pays.

La majeure partie des nouvelles constructions s'effectuent dans les chantiers navals, dont la plupart se spécialisent dans les navires de pêche. Quelques-uns se sont également aventurés dans le domaine des navires de plaisance avec des résultats intéressants. Cependant, ces deux marchés sont extrêmement sensibles aux conditions économiques sous-jacentes. Les prises alléchantes et la hausse des prix au début des années 2000 ont suscité une forte demande pour les navires de pêche. La demande a chuté après 2006 en réaction à la baisse du nombre de prises et à la faiblesse des marchés. La perspective dans le domaine des navires de plaisance et de pêche est peu reluisante compte tenu du climat économique qui règne en 2009.

Production

En 2006, l'industrie de la construction navale et de la fabrication des bateaux a produit des extrants d'une valeur estimée à 620 millions de dollars dans le Canada atlantique. Le segment de la construction navale représente 285 millions de dollars, alors que celui de la fabrication de bateaux a contribué pour un montant estimé à 335 millions de dollars (tableau 5.12).

Tableau 5.12: Production des secteurs de la construction navale et de la fabrication de bateaux (maritime), Canada atlantique, 2002-2006

	Construction et réparation de navires		Fabrication de bateaux		Total	
	Établissements	Recettes	Établissements	Recettes	Établissements	Recettes
	#	millions \$	#	millions \$	#	millions \$
2002	-	433	-	325	-	758
2003	-	251	-	356	-	607
2004	80	304	420	371	500	675
2005	66	228	205	270	271	498
2006	61	285	191	335	252	619

Source: Industrie Canada, <http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html>

Statistiques Canada, tabulation spéciale et no de cat. 301-0006

Secteur public

Gouvernement fédéral

Six ministères du fédéral jouent un rôle de premier plan dans l'économie maritime de la région de l'Atlantique (tableau 5.13):

- ❑ **La Défense nationale** réalise ses activités de défense, de contrôle maritime et de surveillance à partir des bases navales et aériennes de Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et Labrador et du Québec, alors que les services de soutien sont déployés à partir d'Ottawa.
- ❑ **Pêches et Océans** s'acquitte de ses responsabilité dans le domaine des pêches, des océans et en ce qui concerne la Garde côtière à partir de cinq centres régionaux situés dans le Canada atlantique, soit à St. John's, Halifax, Moncton et Québec, alors que le soutien central provient de l'administration centrale située à Ottawa.

- ❑ **Transports Canada** exécute ses fonctions dans les domaines de la sécurité maritime, de la protection et de la gestion dans plusieurs ports de l'Est du Canada, ainsi qu'à partir de ses bureaux régionaux situés à Moncton et de son administration centrale à Ottawa.
- ❑ **Ressources naturelles Canada** réalise ses activités dans le domaine des océans dans la région de l'Atlantique à partir de ses installations à l'Institut océanographique de Bedford (Commission géologique du Canada – Atlantique) en Nouvelle-Écosse, alors que le travail sur le terrain se déroule à la grandeur de la région et dans l'est de l'Arctique.
- ❑ **L'Agence canadienne d'inspection des aliments** procède à son travail d'inspection et de surveillance à partir de nombreux centres situés dans la région de l'Atlantique.
- ❑ **Environnement Canada** effectue son travail à partir de l'administration centrale de la région de l'Atlantique située à Halifax, ainsi que des bureaux situés dans tous les autres centres majeurs en région.

Tableau 5.13: Rôle du secteur public dans l'économie des océans, Canada atlantique, 2006

	Dépenses (000\$)	Emplois (ÉTP)
Fédéral		
Défense nationale	1,643,120	13,195
Pêches et Océans	1,021,609	6,850
Transports Canada	36,700	500
Ressources naturelles Canada	24,000	80
Agence canadienne d'inspection des aliments	9,600	112
Environnement Canada	4,300	25
Sous-total au fédéral	2,739,329	20,762
Provincial		
Poissons et fruits de mer	30,250	s/o
Pétrole et gaz naturel en mer	25,000	s/o
Transport (traversiers)	19,550	s/o
Tourisme	19,275	s/o
Sous-total au provincial	94,075	
Universités	64,215	612
ONGE	9,776	180
Total	2,907,395	s/o

Source: Ministères/organismes, tabulation spéciale, annexe F.

Nota: Les dépenses de Transports Canada ne comprennent pas les subventions.

Gouvernements provinciaux

Les gouvernements des cinq provinces de l'est du Canada participent à la gestion et à l'administration d'au moins quelques activités dans le domaine des océans, soit principalement la transformation du poisson et le transport maritime, mais également l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer, le tourisme et l'environnement. Les dépenses sont résumées au tableau 5.13.

Impact sur la région de l'Atlantique

En 2006, les activités du secteur des océans ont généré un PIB direct qu'on estime à 12,9 milliards de dollars dans le Canada atlantique, créant ainsi près de 97 600 emplois directs (tableau 5.14). Le tableau 5.15 (page suivante) nous présente un sommaire des impacts globaux.

Le secteur des océans représentait 3,5% du PIB du Canada atlantique en 2006. En créant 97 600 emplois directs, le secteur des océans représentait 2% du nombre total d'emplois dans le Canada atlantique (tableau 5.14).

Lorsqu'on étend la portée des activités du secteur des océans pour englober les impacts dérivés (activités indirectes et induites), l'importance relative du secteur des océans augmente à 5% du PIB régional et à 3,7% en ce qui concerne le nombre total d'emplois.

Tableau 5.14: Activités des océans dans l'économie du Canada atlantique, 2006

		Impact du secteur des océans	Total pour le Canada atlantique	Océans en tant que % du total
PIB (millions \$)				
	Direct	12,923		3.5%
	Direct et indirect	18,430		5.0%
			369,398	
Emplois (ÉTP)				
	Direct	97,619		2.0%
	Direct plus indirect	175,790		3.7%
			4,782,245	

Source: Totaux de Statistiques Canada, no de cat. 384-0002; Recensement de 2006.

L'impact relatif des activités ayant trait aux océans dans l'économie régionale est trois fois plus élevé qu'à l'échelle nationale. Cela ne devrait surprendre personne, puisque la majeure partie des activités se déroulent au niveau de l'économie régionale plus limitée. Néanmoins, les lecteurs devraient souligner que les études récentes réalisées à Terre-Neuve et Labrador et en Nouvelle-Écosse ont permis de constater que les activités maritimes représentaient des parts substantiellement plus élevées des totaux des provinces que ce qu'on indique au tableau 5.14 (soit 40% du PIB provincial à Terre-Neuve et Labrador et 15% en Nouvelle-Écosse).^{*} Même si une grande partie des mêmes données qu'on utilise dans ces études sert de base à l'évaluation des impacts dans ce rapport, la différence au niveau des impacts relatifs s'explique par l'économie régionale bien plus importante (incluant le Québec) qui sert de contexte à cette étude.

* Ministère des Finances. Division de recherche et d'analyses économiques, *Estimating the Value of Marine, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador for the 2001-2004 Period*, 2006; Gardner Pinfold, *Economic Value of the Ocean Sector in Nova Scotia, 2002-2006*.

Tableau 5.15: Impact économique des activités dans le domaine des océans, Canada atlantique, 2006

Extrants, PIB et revenu en 000\$ Emplois en équivalents temps plein	Extrants	Direct			Indirect			Induit			Total		
		PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus
Secteur privé													
Poissons et fruits de mer													
Pêche commerciale	1,501,372	786,352	9,621	540,589	169,864	2,758	87,827	236,272	3,109	173,386	1,192,488	15,487	801,802
Aquaculture	467,565	173,594	2,511	70,549	76,419	1,194	38,309	58,297	957	30,014	308,311	4,662	138,872
Transformation du poisson	3,234,566	712,656	18,606	526,772	479,158	6,906	174,825	222,756	4,517	139,095	1,414,570	30,028	840,692
Pétrole et gaz naturel en mer													
Exploration/extraction de pétrole et de gaz	9,121,886	7,753,603	3,334	227,039	952,713	2,800	115,558	435,316	1,365	63,252	9,141,632	7,498	405,850
Activités de soutien au pétrole et gaz	186,000	85,560	488	35,340	35,340	271	13,020	26,598	160	11,160	147,498	919	59,520
Transport													
Transport maritime	872,600	351,840	5,146	272,330	115,078	1,971	77,916	131,346	2,029	108,450	598,264	9,146	458,696
Activités de soutien	1,003,000	534,961	10,140	413,830	236,060	2,909	101,090	221,745	3,725	157,904	992,766	16,773	672,824
Tourisme et loisirs													
	1,590,981	710,163	18,547	488,090	476,391	11,603	426,826	336,388	8,904	285,209	1,522,942	39,054	1,200,124
Fabrication et construction													
Construction navale et fabrication de navires	620,000	265,310	6,604	275,070	80,800	2,313	77,450	100,527	2,873	119,505	446,637	11,790	472,025
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel	267,785	125,607	841	65,926	47,193	423	16,067	41,282	285	21,417	214,082	1,549	103,409
Construction de ports	134,422	53,769	790	34,950	26,884	923	33,425	22,157	467	20,271	102,810	2,180	88,646
Sous-total pour le secteur privé (1)	17,498,805	11,553,415	76,626	2,950,484	2,695,900	34,071	1,162,314	1,832,685	28,389	1,129,661	16,082,001	139,086	5,242,459
Secteur public													
Défense nationale													
	1,643,200	774,438	12,919	774,438	227,202	5,754	229,764	279,711	5,286	301,676	1,281,351	23,959	1,305,878
Intendance													
Pêches et Océans	1,041,912	444,109	6,378	444,109	206,951	1,098	63,931	187,322	2,205	159,087	838,382	9,681	667,127
Autres ministères fédéraux	74,600	49,593	487	49,593	10,302	219	8,470	14,822	204	13,781	74,716	910	71,843
Ministères provinciaux	94,080	49,089	433	49,089	10,825	357	11,565	14,521	202	8,328	74,434	992	68,982
Universités	64,215	45,322	600	35,366	9,577	149	4,020	13,037	172	10,454	67,936	921	49,840
ONGE	9,776	7,440	176	6,484	1,080	18	458	2,199	48	1,938	10,719	242	8,880
Sous-total pour le secteur public (2)	2,910,223	1,369,991	20,993	1,359,078	465,937	7,595	318,208	511,611	8,116	495,264	2,347,540	36,704	2,172,550
Total	20,409,028	12,923,406	97,619	4,309,562	3,161,838	41,666	1,480,522	2,344,296	36,505	1,624,925	18,429,540	175,790	7,415,009

1. Le sous-total de la valeur des extrants ne comprend pas la pêche commerciale, parce que la valeur de la production de la pêche est comprise dans la transformation du poisson.

2. Le sous total des extrants ne comprend pas les subventions provinciales au transport (travailleurs provinciaux), parce que celles-ci sont comprises dans les recettes du transport maritime.

3. L'impact au niveau de l'emploi est ajusté pour tenir compte de l'augmentation de l'indice des salaires dans l'industrie (2,1% entre juillet 2005 et juillet 2006. Source: Statistiques Canada, tableau 281-0039).

4. Les impacts indirects et induits de la transformation du poisson sont ajustés afin d'éliminer le comptage en double de l'activité de pêche commerciale.

3. Impacts sur la région du Pacifique

Secteur des poissons et fruits de mer

Activité

- **L'industrie de la pêche commerciale** se compose de quelque 2 000 navires de pêche qui sont, pour la plupart, indépendants (tableau 5.16) et qui embauchent tout près de 8 000 personnes (capitaines et membres d'équipage). Le poisson de fond (flétan et sébaste), le saumon, la mye, le crabe et la crevette constituent les principales espèces. De façon générale, l'industrie connaît un déclin constant depuis les 20 dernières années, alors que les principales espèces, comme le saumon et la mye ne présentent qu'une fraction de leurs niveaux d'une époque antérieure.

Tableau 5.16: Structure du secteur des poissons et fruits de mer, Canada pacifique, 2006

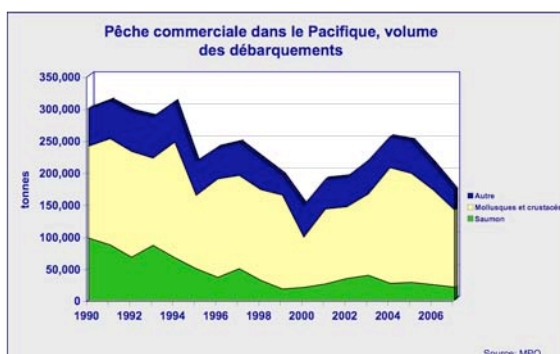
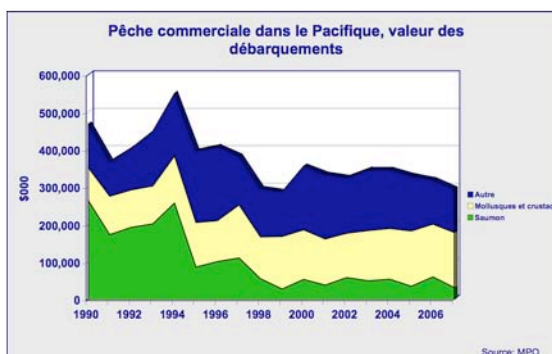
Pêche commerciale		Aquaculture		Transformation	
Naires	Emplois	Sites	Emplois	Usines	Jobs
2,000	~8000	586	2,100	242	3,700

Source: Ministère de l'Environnement de la C.-B., *BC Seafood Industry Year in Review, 2007*

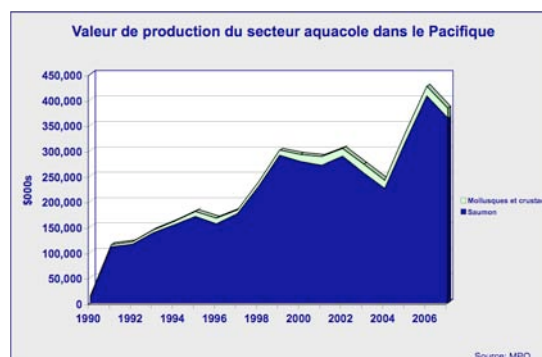
- **L'industrie aquacole** se compose de 586 sites où l'on embauche quelque 2 100 personnes. Le saumon de l'Atlantique représente 95% de la valeur de production, alors que l'huître et la mye représentent en majeure partie ce qui reste.
- **L'industrie de la transformation des poissons et fruits de mer** comporte 242 établissements où l'on embauche quelque 3 700 travailleurs. Les usines transforment le poisson de la pêche de capture, ainsi que du secteur aquacole.

Production

Au cours de la dernière décennie, la pêche commerciale dans le Canada pacifique produisait habituellement de 200 000 à 250 000 tonnes (poids débarqué) de matière première, dont la valeur s'échelonnait entre 300 et 350 millions de dollars (tableau 5.17). Cela représente une baisse par rapport au début des années 1990, alors que les débarquements atteignaient les 300 000 tonnes et la valeur des débarquements, 400 millions de dollars ou plus. Les figures 5.10 et 5.11 nous indiquent que cette chute du tonnage et de la valeur par rapport au début des années 1990 est principalement attribuable à la baisse des stocks de saumon. Les débarquements réduits de poisson de fond ont contribué à cette légère baisse depuis 2004.

Figure 5.10: Pêche commerciale dans le Pacifique, volume des débarquements**Figure 5.11: Pêche commerciale dans le Pacifique, valeur des débarquements**

L'aquaculture présente une augmentation constante du tonnage et de la valeur jusqu'en 2002, mais une baisse abrupte du tonnage et de la valeur en 2007, laquelle est attribuable à la faiblesse des marchés et à la pression au niveau des taux de change, alors qu'on constate un retour à une forte croissance jusqu'en 2006 (figures 5.12 et 5.13). En 1990, la valeur de production a augmenté de quelques millions de dollars pour dépasser les 400 millions de dollars en 2006. Le saumon de l'Atlantique représente plus de 95% de la valeur de production.

Figure 5.12: Volume de production du secteur aquacole dans le Pacifique**Figure 5.13: Valeur de production du secteur aquacole dans le Pacifique**

Depuis le début jusqu'au milieu des années 2000, la valeur finale du produit dans le secteur des poissons et fruits de mer a dépassé les 775 millions de dollars pour descendre ensuite dans la plage des 727 millions de dollars en 2006 (tableau 5.17).

Tableau 5.17: Production des poissons et fruits de mer dans le Canada pacifique, 2003-2007

	Débarquements de la pêche commerciale		Production aquacole		Produits de transform. milliers \$	Industrie des pfm milliers \$	Valeur des exportations milliers \$
	tonnes	milliers \$	tonnes	milliers \$			
2003	217,658	346,522	75,126	273,531	649,085	922,616	996,791
2004	254,720	346,219	65,666	241,828	775,539	1,017,367	986,723
2005	248,440	330,022	73,624	337,158	719,912	1,057,070	995,607
2006	211,497	318,909	80,609	427,466	727,739	1,155,205	986,886
2007	171,011	293,925	80,430	364,400	n.a	s/o	904,899

Source: MPO, <http://www.MPO-mpo.gc.ca/stats-fra.htm>; Statistiques Canada, tabulation spéciale Statistiques Canada, Cat. No. 301-0006

Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer

Les moratoires en place depuis 1972 au niveau fédéral et provincial interdisent l'exploitation du pétrole et du gaz naturel au large de la Colombie-Britannique. Même si la Commission géologique du Canada nous porte à croire, dans son plus récent rapport (1988), qu'il pourrait exister des réserves substantielles de pétrole et de gaz naturel bruts qu'il serait possible de récupérer, tout impact économique attribuable à leur exploitation (et les chiffres dans le Canada atlantique révèlent que ces impacts pourraient être substantiels) dépendrait de la levée ou non de ces moratoires.

Secteur du transport maritime

Activité

On dénombre 21 ports commerciaux sur la côte du Pacifique, dont six plus importants qui sont confiés à la gestion des administrations portuaires canadiennes, ainsi que 15 ports régionaux ou locaux administrés par Transports Canada. L'industrie du secteur maritime se compose de trois principaux segments, soit le transport de vrac, le transport par conteneurs, les services de traversiers (la déficite du SCIAN exclut les voyages à bord des navires de croisière, parce que cette activité n'implique aucun transport entre un port et un autre, mais plutôt l'embarquement et le débarquement dans un même endroit; aux fins de cette étude, l'impact de l'industrie des croisières entre dans le cadre des activités touristiques).

- ❑ **Vrac:** Plusieurs ports sur la côte du Pacifique accueillent des vraquiers, dont Port Metro Vancouver (charbon, soufre, produits forestiers et automobiles), Prince Rupert (charbon et grains), ainsi que Nanaimo et Port Alberni (produits forestiers).
- ❑ **Conteneurs:** Vancouver est le plus important port de conteneurs au Canada, alors qu'on dénombre quatre terminaux (Fraser, Deltaport, Centerm et Vanterm). Un nouveau terminal pour conteneurs a été inauguré à Prince Rupert vers la fin de 2007 afin d'accueillir le trafic d'Asie et d'Amérique du Nord pour ainsi soulager la congestion dans les autres ports sur la côte ouest.
- ❑ **Service de traversier:** BC Ferries, qui compte 36 navires empruntant 25 routes (et 47 terminaux) est le plus important exploitant de traversiers au monde de par le nombre de ses navires. En 2005, il a transporté 21,7 millions de passagers et 8,5 millions de véhicules. Quatre nouveaux traversiers entrent en service ou fonctionnent sur commande (aucun n'a été construit dans les chantiers naval du Canada).

Production

En 2006, le transport maritime a généré des extrants d'une valeur estimée à 4,4 milliards de dollars dans la région du Pacifique. Les cargaisons sous forme de conteneurs représentent 16% du tonnage total, soit presque deux fois plus que la moyenne canadienne, ce qui témoigne de l'importance croissante de la côte ouest comme point d'entrée des produits manufacturés en provenance de l'Extrême-Orient. Le transport maritime et les traversiers ont amené 1,9 milliard de dollars en recettes, alors que les activités de soutien ont contribué pour un montant qu'on estime à 2,5 milliards de dollars (tableau 5.18).

Tableau 5.18: Production du secteur du transport maritime, région du Pacifique, 2001-2005

	Mouvements de navires #	Cargaison		Recettes du transport sur l'eau	Recettes des activités de soutien	Recettes totales	Nombre de tâches de pilotage
		000 t	% conteneur	millions \$	millions \$		#
2001	-	-	12.0	1,406	1,828	3,234	13,435
2002	20,748	112,893	14.9	1,523	1,980	3,503	12,655
2003	21,425	118,377	16.3	1,641	2,133	3,774	12,952
2004	21,645	127,750	16.9	1,659	2,157	3,816	13,002
2005	21,491	133,055	16.5	1,803	2,344	4,147	13,219
2006	s/o	s/o	s/o	1,911	2,484	4,395	s/o

Source: Statistiques Canada, La navigation au Canada en 2005; Transports Canada, Le transport au Canada en 2007

*Données sur les recettes de 2006 estimées à partir du PIB de 2006 en fonction d'un rapport de .367 du PIB et des recettes de 2005.

Tourisme et loisirs

Activité

Aux fins de cette analyse, le tourisme est réparti entre trois domaines axés sur les dépenses, soit la pêche sportive en mer, les voyages à bord de navires de croisière, ainsi que le tourisme côtier sous forme d'activités de loisir sur l'eau.

Les données qu'on retrouve au tableau 5.19 nous présentent un survol des principaux indicateurs de l'industrie, incluant les dépenses moyennes par voyage ou par individu, ce qui sert de base à l'estimation des impacts. Dans le cas de la pêche sportive et des loisirs sur les côtes, les dépenses sont consacrées aux déplacements, à l'hébergement, aux aliments, au nolisement, ainsi qu'à l'équipement. La navigation entre dans la catégorie du tourisme et des loisirs, même si, en raison des limites au niveau des données, on ne connaît pas les dépenses moyennes par voyage et celles-ci n'apparaissent pas au tableau 5.19. Les dépenses estimées pour la navigation sont comprises dans la rubrique Tourisme/loisirs au tableau 5.20.

Dans le cas des voyages à bord de navires de croisière, les impacts reposent sur les dépenses que réalisent les passagers et les membres d'équipage dans les ports d'escale. Les dépenses présentées au tableau 5.19 ne comprennent pas les montants que versent les navires de croisière en frais de port, ainsi que pour le carburant et les provisions.

Tableau 5.19: Activités de tourisme et de loisirs, région du Pacifique, 2006

Pêche sportive		Navires de croisière		Tourisme côtier	
Jours	Dépenses moy. par jour	Passagers	Dépenses moy. par passager	Jours	Dépenses moy. par jour
Milliers	\$	Milliers	\$	Milliers	\$
2,260	292	1,263	323	11,643	64

Annexe C

Production

Les activités de tourisme et loisirs en mer apportent une contribution majeure à l'économie dans l'océan Pacifique, alors qu'elles ont généré des dépenses qu'on estime à 2,7 milliards de dollars en 2006 (tableau 5.20). Les croisières constituent une industrie qui connaît une croissance majeure, alors que Vancouver (en tant que port d'attache) et Victoria arrivent respectivement au premier et au deuxième rangs des ports que fréquentent les navires de croisière au Canada. Prince

Rupert est également un port d'escale important des croisières qui sont de plus en plus populaires en route vers l'Alaska. Les dépenses consacrées par les touristes participant à la pêche sportive ont aussi augmenté. Le tourisme et les loisirs côtiers représentent les sources d'impacts les plus importantes, alors qu'ils accaparent 60% des dépenses totales. Cependant, nous avons le regret de dire que les données concernant la navigation avant 2006 ne sont pas disponibles. On a réalisé une étude en 2002, mais les différences au niveau des méthodes nous portent à croire que les résultats ne sont peut-être pas comparables (voir l'annexe C pour plus de détails).

Tableau 5.20: Dépenses touristiques dans la région du Pacifique, 2002-2006

millions \$	Pêche sportive	Croisières	Coastal		Activités côtières		Total
			Tourisme	Loisirs	Navigation		
2002	545	258	682	57	s/o	s/o	
2003	574	268	615	57	s/o	s/o	
2004	604	328	632	57	s/o	s/o	
2005	633	373	661	57	s/o	s/o	
2006	662	408	691	57	926	2,744	

Annexe C

Construction maritime

Activité

Cette activité comprend les travaux de construction dans les ports. Aucune exploitation de pétrole et de gaz naturel en mer n'a eu lieu.

La quantification des impacts de la construction maritime repose sur quatre sources distinctes de données :

- Les administrations portuaires et les exploitants/utilisateurs des ports aux fins de la construction des quais et des installations d'embarquement/débarquement des marchandises et des passagers.
- Pêches et Océans Canada en ce qui concerne la construction et l'entretien des ports pour petits bateaux.
- Le ministère de la Défense nationale pour la construction et l'entretien des bases et des installations navales.
- BC Ferries pour la construction des installations terminales

Production

La valeur des activités de construction maritime dans la région du Pacifique a presque doublé pendant cette période, alors qu'elle est passée de tout juste en-dessous de 100 millions de dollars en 2002 à 190,7 millions de dollars en 2005, pour des dépenses moyennes de 132,6 millions de dollars (les chiffres présentés au tableau 5.21 ont été ajustés en fonction de l'inflation et sont exprimés en dollars de 2005). L'aménagement du port à Prince Rupert (et d'un nouveau terminal pour conteneurs) et l'agrandissement du port de Vancouver représentent les deux tiers des dépenses moyennes. L'estimation des impacts économiques s'effectue à partir des dépenses d'immobilisations moyenne sur une période de 5 ans.

Tableau 5.21: Construction maritime dans la région du Pacifique, 2002-2006

Dépenses en 000\$	Ports	Petits bateaux	Défense nationale	Traversiers de la C.-B.	Total
2002	36,440	s/o	21,077	39,378	s/o
2003	18,865	2,750	9,533	39,574	70,721
2004	39,069	3,009	15,197	73,630	130,906
2005	44,834	3,569	41,289	101,000	190,692
2006	81,502	4,225	38,701	45,806	170,234
Moy. de 5 ans	44,142	3,388	25,159	59,878	132,567

Source: Annexe D

Construction navale et fabrication de bateaux

Activité

L'industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux présente deux volets – soit la construction et la réparation de navires, ainsi que la fabrication de bateaux – qui, ensemble, ont généré des recettes combinées atteignant les 450 millions de dollars dans la région du Pacifique en 2006.

L'industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux en C.-B. repose sur quelque 330 établissements. Parmi ceux-ci, on dénombre quatre constructeurs de grande importance, soit les chantiers navals de Victoria et Vancouver (qui font partie du Washington Maritime Group), Allied Shipbuilders à Vancouver et le Nanaimo Shipyard Group. En 2008, le chantier naval de Victoria a complété la construction de huit navires de formation pour la marine, mais autrement, les chantiers sont principalement affairés à effectuer des réparations, des radoubs et des conversions pour le MDN, la Garde côtière et les traversiers de la C.-B. Les chantiers de construction de bateaux de la C.-B., qui représentent la majeure partie de l'industrie, se spécialisent dans les embarcations de plaisance et dans les navires de pêche et sont, pour la plupart, de petites entreprises.

Production

En 2006, l'industrie de la construction navale et de la fabrication des bateaux a produit des extrants d'une valeur estimée à 446 millions de dollars dans la région du Pacifique. Le segment de la construction navale représente 237 millions de dollars, alors que celui de la fabrication de bateaux a contribué pour un montant estimé à 209 millions de dollars (tableau 5.22).

Tableau 5.22: Production des secteurs de la construction navale et de la fabrication de bateaux (maritime), région du Pacifique, 2002-2006

	Construction et réparation de navires		Fabrication de bateaux		Total	
	Établissements	Recettes	Établissements	Recettes	Établissements	Recettes
	#	millions \$	#	millions \$	#	millions \$
2002	-	175	-	225	-	400
2003	-	217	-	228	-	445
2004	111	213	245	181	356	394
2005	53	222	251	191	304	413
2006	74	237	259	209	333	446

Source: Industrie Canada, <http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html>

Statistiques Canada, tabulation spéciale et no de cat. 301-0006

Secteur public

Gouvernement fédéral

Six ministères du fédéral jouent un rôle de premier plan dans l'économie maritime de la région du Pacifique (tableau 5.22):

- ❑ **La Défense nationale** réalise ses activités de défense, de contrôle maritime et de surveillance à partir des bases navales et aériennes d'Esquimalt et de Comox.
- ❑ **Pêches et Océans** s'acquitte de ses responsabilités dans le domaine des pêches, des océans et en ce qui concerne la Garde côtière à partir de son administration centrale régionale à Vancouver, ainsi que de 25 bureaux côtiers, dont un à Victoria où est basée la Garde côtière.
- ❑ **Transports Canada** exécute ses fonctions dans les domaines de la sécurité maritime, de la protection et de la gestion dans plusieurs ports de la province, ainsi qu'à partir de ses bureaux régionaux situés à Vancouver.
- ❑ **Ressources naturelles Canada** réalise ses activités dans le domaine des océans dans la région du Pacifique à partir de ses installations au Centre géoscientifique du Pacifique (Commission géologique du Canada – division du Pacifique), alors que le travail sur le terrain se déroule le long de la côte ouest.
- ❑ **L'Agence canadienne d'inspection des aliments** procède à son travail d'inspection et de surveillance des poissons et fruits de mer à partir de nombreux centres situés en C.-B.
- ❑ **Environnement Canada** réalise ses programmes à partir de l'administration centrale de la région du Pacifique située à Vancouver.

Gouvernement provincial

Le gouvernement de la C.-B. participe à la gestion et à l'administration de plusieurs activités dans le domaine des océans, soit principalement les traversiers, l'aquaculture et la transformation du poisson, le tourisme et l'environnement. Les dépenses sont résumées au tableau 5.23. Les subventions versées au système de traversiers de la C.-B. ne sont pas comprises dans les dépenses visant à estimer l'impact économique.

Tableau 5.23: Rôle du secteur public dans l'économie des océans, Pacifique, 2006

	Dépenses (000\$)	Emplois (ÉTP)
Fédéral		
Défense nationale	550,225	7,675
Pêches et Océans	302,648	2,365
Transports Canada	13,100	175
Ressources naturelles Canada	2,000	30
Agence canadienne d'inspection des aliments	2,750	40
Environnement Canada	6,000	26
Sous-total au fédéral	876,723	10,311
Provincial		
Poissons et fruits de mer	108,400	s/o
Pétrole et gaz naturel en mer	10,000	s/o
Transport (traversiers)	16,420	s/o
Tourisme	21,000	s/o
Sous-total au provincial	155,820	
Universités	41,200	470
ONGE	36,600	510
Total	1,032,543	s/o

Source: Ministères/organismes, tabulation spéciale, annexe F.

Nota: Les dépenses de Transports Canada ne comprennent pas les subventions (voir le tableau F-4).

Impact sur la région du Pacifique

En 2006, les activités du secteur des océans ont généré un PIB direct qu'on estime à 4,8 milliards de dollars dans la région du Pacifique, créant ainsi au-delà de 73 600 emplois directs. Le tableau 5.24 nous montre un sommaire des impacts globaux, alors que les impacts par activité sont présentés au tableau 5.25.

Le secteur des océans représentait 2,6% du PIB de la Colombie-Britannique en 2006. En créant 73 600 emplois directs, le secteur des océans représentait 3,5% du nombre total d'emplois en Colombie-Britannique (tableau 5.24).

Lorsqu'on étend la portée des activités du secteur des océans pour englober les impacts dérivés (activités indirectes et induites), l'importance relative du secteur des océans augmente à 5% du PIB provincial et à 6,7% en ce qui concerne le nombre total d'emplois.

Tableau 5.24: Activités des océans dans l'économie de la région du Pacifique, 2006

		Impact du secteur des océans	Total pour la Colombie- Britannique	Océans en tant que % du total
PIB (millions \$)				
	Direct	4,761		2.6%
	Direct et indirect	9,221		5.0%
			182,743	
Emplois (ÉTP)				
	Direct	73,646		3.5%
	Direct plus indirect	140,204		6.7%
			2,092,765	

Source: Totaux de Statistiques Canada, no de cat. 384-0002; recensement de 2006.

La valeur totale des extrants et les résultats des impacts présentés au tableau 5.25 sont de 17% inférieurs aux estimations découlant d'une étude réalisée en 2007 sur l'impact économique des activités réalisées en Colombie-Britannique dans le domaine des océans.* Les principales différences entre ces constatations découlent principalement de l'écart au niveau de la portée de ce qu'on aborde dans les études respectives. Les différences dans la valeur des extrants pour certaines activités et l'importance des multiplicateurs utilisés pour estimer les impacts contribuent légèrement à ces différences.

- **Portée:** On aborde deux activités dans le rapport de GSGislason, soit le volet maritime de la foresterie (un exemple de transport sur l'eau « à son propre compte ») et les opérations d'Ocean High Technique – qui ne sont pas comprises dans cette étude. Ensemble, ces activités représentent les deux tiers de la différence de l'impact total au niveau de la valeur de production et du PIB.
- **Valeur de production:** La valeur estimée du tourisme océanique (loisir) est de 20% plus élevée dans l'étude de Gislason (Gislason : 3,3 milliards de dollars comparativement à 2,7 milliards de dollars d'après ce rapport). Ce montant est plus que compensé par la différence au niveau des activités de transport sur l'eau (étude de Gislason : 3,6 milliards de dollars comparativement à 4,4 milliards de dollars d'après ce rapport). Puisqu'ensemble, le tourisme et le transport sur l'eau représentent au moins 60% de l'impact direct au niveau du PIB pour les deux études, il est essentiel d'améliorer les méthodes employées pour estimer la valeur de production de ces activités. Les estimations de la valeur de production de toutes les autres activités sont comparables.
- **Multiplicateurs:** Les multiplicateurs tiennent compte d'une faible différence au niveau des impacts. L'impact indirect au niveau du PIB vient ajouter 24% à l'impact direct dans l'étude de Gislason comparativement à 21% dans la présente étude. L'impact induit au niveau du PIB augmente d'environ 30% les impacts directs et indirects dans les deux études. Ces différences seraient prises en compte en partie dans les différentes versions du modèle d'E-S utilisées (soit 2003 par rapport à 2005).

* GSGislason & Associates, *Economic Contribution of the Oceans Sector in British Columbia*, 2007.

Tableau 5.25: Impact économique des activités dans le domaine des océans, région du Pacifique, 2006

Extrants, PIB et revenu en 000\$ Emplois en équivalents temps plein	Extrants	Direct			Indirect			Induit			Total			
		PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	
Secteur privé														
Poissons et fruits de mer														
	Pêche commerciale	318,909	143,509	434	82,916	51,025	656	31,891	66,142	338	40,183	260,676	1,428	154,990
	Aquaculture	427,466	115,416	1,662	51,296	128,240	1,742	64,120	82,843	1,055	40,396	326,499	4,459	155,811
	Transformation du poisson	727,739	219,777	4,362	123,716	87,329	958	39,298	74,526	1,108	39,735	381,632	6,428	202,748
Pétrole et gaz naturel en mer														
	Exploration/extraction de pétrole et de gaz													
	Activités de soutien au pétrole et gaz													
Transport														
	Transport maritime	1,911,000	859,950	9,358	573,300	382,200	4,661	210,210	422,331	4,346	274,229	1,664,481	18,365	1,057,739
	Activités de soutien	2,484,000	1,291,680	16,933	794,880	397,440	8,807	298,080	574,301	7,979	382,536	2,263,421	33,720	1,475,496
Tourisme et loisirs														
		2,743,930	1,179,890	26,875	960,376	823,179	13,437	493,907	681,043	12,497	508,999	2,684,112	52,809	1,963,282
Fabrication et construction														
	Construction navale et fabrication de navires	446,000	197,080	2,340	111,650	69,270	924	38,050	90,559	1,012	52,395	356,909	4,276	202,095
	Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel													
	Construction de ports	132,567	53,027	779	34,467	39,770	649	23,862	31,551	443	20,415	124,348	1,871	78,745
	Sous-total pour le secteur privé (1)	8,872,702	4,060,329	62,744	2,732,601	1,978,453	31,834	1,199,418	2,023,296	28,778	1,358,886	8,062,078	123,356	5,290,905
Secteur public														
Défense nationale														
		550,225	451,185	7,494	451,185	55,023	970	33,014	172,110	2,624	169,469	678,317	11,087	653,667
Intendance														
	Pêches et Océans	302,648	142,245	2,122	142,245	87,768	400	21,185	78,204	782	57,200	308,217	3,305	220,630
	Autres ministères fédéraux	23,850	15,503	164	15,503	4,293	72	2,385	6,730	73	4,591	26,526	308	22,479
	Ministères provinciaux	155,780	33,166	163	33,166	7,107	392	12,319	13,693	172	7,462	53,966	726	52,947
	Universités	41,200	30,488	461	23,896	6,180	72	2,060	12,467	165	9,085	49,135	699	35,041
	ONGE	36,600	28,182	498	24,522	3,660	53	1,830	10,826	171	9,223	42,668	722	35,575
	Sous-total pour le secteur public (2)	1,007,323	700,768	10,901	690,516	164,030	1,959	72,793	294,031	3,987	257,031	1,158,829	16,848	1,020,339
	Total	9,880,025	4,761,096	73,646	3,423,116	2,142,483	33,793	1,272,211	2,317,327	32,765	1,615,918	9,220,907	140,204	6,311,245

1. Le sous-total de la valeur des extrants ne comprend pas la pêche commerciale, parce que la valeur de la production de la pêche est comprise dans la transformation du poisson.

2. Le sous total des extrants ne comprend pas les subventions provinciales au transport (travailleurs provinciaux), parce que celles-ci sont comprises dans les recettes du transport maritime.

3. L'impact au niveau de l'emploi est ajusté pour tenir compte de l'augmentation de l'indice des salaires dans l'industrie (2,1% entre juillet 2005 et juillet 2006. Source: Statistiques Canada, tableau 281-0039).

4. Les impacts indirects et induits de la transformation du poisson sont ajustés afin d'éliminer le comptage en double de l'activité de pêche commerciale.

4. Impacts dans la région de l'Arctique

Secteur des poissons et fruits de mer

La région du Centre et de l'Arctique au MPO gère la pêche dans l'Arctique. Ce groupe travaille en coopération avec le gouvernement des T.N.-O., du Nunavut et du Nunavik. Les principales espèces pêchées dans la région sont la crevette nordique, le flétan et l'omble. De nombreuses autres espèces ont fait l'objet de recherches et peuvent offrir des possibilités au niveau de la pêche commerciale dans l'avenir, dont la mye, le flet étoilé, le pétoncle et l'holothurie.

Le Conseil de gestion des ressources fauniques du Nunavut (CGRFN) attribue les ressources arctiques au Nunavut. Le CGRFN trouve son orientation dans l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut et réalise ses tâches en tant qu'organisme indépendant. Ce conseil reçoit des demandes de la part des intérêts communautaires et d'organisations et procède à des attributions annuelles après avoir consulté les comités et la population. La majeure partie de ces ressources sont attribuées aux organisations de pêcheurs et de trappeurs qui représentent les communautés, ainsi qu'à la Coalition des pêches de Baffin et à la Société Qikitarjuaq.

La région de l'Arctique comprend 64% des eaux maritimes du Canada, mais elle ne procure qu'une faible partie de la récolte commerciale. Cette région englobe toutes les eaux maritimes au nord de la limite 0B/2G de l'OPANO à l'est et jusqu'à la mer de Beaufort à l'ouest. La récolte commerciale en mer n'a lieu que dans la partie orientale du détroit d'Hudson, dans la partie est de la région. La pêche maritime est principalement axée sur deux espèces, soit la crevette nordique et le flétan (du Groenland).

La pêche à la crevette concerne la crevette nordique, ainsi que la crevette ésope en tant que prise accessoire. Les stocks de crevette nordique dans la région ne sont pas exploités au maximum en raison des conditions ardues dans les endroits éloignés, de la taille minuscule des crevettes et des taux de capture qui sont inférieurs à ce qu'ils sont dans les autres endroits.

Les entreprises de pêche basées dans l'est du Canada, incluant les sociétés membres de la Canadian Association of Prawn Producers (CAPP) et de la Northern Alliance, pratiquent la pêche à la crevette nordique dans l'est de l'Arctique. Ces sociétés pêchent en vertu de leurs propres permis, ainsi qu'en vertu d'ententes de copropriété et de redevances avec des intérêts du Nunavut et du Nunavik. En tout, de 12 à 13 chalutiers usines participent à la pêche à la crevette dans l'Arctique. Les prises provenant des eaux de l'Arctique sont débarquées à Terre-Neuve et Labrador ou en Nouvelle-Écosse.

La pêche au flétan s'effectue principalement au moyen de chalutiers-usines utilisés pour la crevette. Le quota était de 12 409 MT en 2007, alors qu'on a réalisé celui-ci dans une proportion de 92%. Ce stock semble stable, même si les renseignements scientifiques touchant les recrues sont incertains. On pratique un peu la pêche au flétan sur la glace à Cumberland Sound. La pêche côtière est assortie à un quota expérimental de 500 MT. On recommande de convertir celui-ci à la pêche commerciale. Les niveaux de récolte peuvent varier considérablement d'une année à l'autre, tout dépendant des conditions de glace.

On dénombre cinq usines de transformation dans l'Arctique, dont une dans les T.N.-O. et quatre au Nunavut. Les usines du Nunavut embauchent à l'heure actuelle 56 personnes, comparativement à 94 en 2003. Ces usines transforment l'omble et le flétan, dont la majeure

partie est vendue sur le territoire même. La production en 2006 était estimée à près de 5 millions de dollars.

Ces activités de pêche dans l'Arctique, même si réalisées principalement par des sociétés du sud, apportent néanmoins une contribution importante à l'économie régionale, et ce, de deux façons : en versant des redevances aux intérêts arctiques qui détiennent les permis de pêche à la crevette, ainsi qu'en embauchant des Innus et des Inuits à bord des navires (une des conditions des ententes avec les détenteurs de permis). Trois sociétés nordiques, soit la Qikiqtaaluk Corporation (Nunavut), la Makivik Corporation (Nunavik) et Unaaq Fisheries (appartenant conjointement à Qikiqtaaluk et Makivik), bénéficient de parts égales du quota de crevettes nordiques. Ces sociétés négocient une redevance (habituellement de 8 à 10% de la valeur débarquée) avec les sociétés qui détiennent le permis de pêche. Même si les montants des redevances ne sont pas connus du public, on estime que ces trois arrangements ont généré de 2 à 3 millions de dollars au cours des quelques dernières années (en baisse par rapport aux premières années, en raison de la baisse de prix des crevettes). Les revenus gagnés par les membres d'équipage du Nord ajouteraient encore 2,5 millions de dollars, portant ainsi le revenu total entre 5 et 6 millions de dollars.

Secteur du pétrole et du gaz naturel en mer

Malgré les travaux d'exploration considérables depuis le début des années 1970 (prospection sismique et forage), les découvertes au niveau du pétrole et du gaz naturel en mer n'ont pas beaucoup évolué dans la mer de Beaufort et dans la partie est de l'Arctique. Plusieurs facteurs contribuent à expliquer ce phénomène, dont le besoin de règlements relatifs aux ententes sur une revendication territoriale, le moratoire au niveau du développement, l'environnement hostile, les coûts d'exploitation élevés, l'absence de découvertes majeures qui viendraient justifier le coût de développement d'un réseau de transport, ainsi que les prix peu élevés de l'énergie.

L'augmentation des prix de l'énergie et la diminution des réserves dans les régions du sud a suscité un intérêt renouvelé dans les ressources arctiques. En 2007, le gouvernement fédéral accordait un permis d'exploration dans la mer de Beaufort, celui-ci étant assorti d'un engagement de 585 millions de dollars. En 2008, l'encan organisé par le gouvernement fédéral pour louer des parcelles dans la mer de Beaufort a généré une offre de 1,18 milliard de dollars. Chaque offre répond à des exigences minimales en matière de travail (146 millions de dollars dans le cas de l'offre de 2007 et 300 millions de dollars dans le cas de celle de 2008).

Il est difficile de prédire le moment où l'on réalisera ces engagements sur le plan du travail, ainsi que l'impact des dépenses sur les communautés nordiques (les sociétés disposent de cinq ans pour effectuer le travail), mais les responsables du Nord sont optimistes à l'effet que ces travaux feront exploser les économies locales à Inuvik et Tuktoyaktuk.

Secteur du transport maritime

La plupart des activités dans le domaine de la navigation dans l'Arctique concernent le réapprovisionnement. Statistiques Canada ne procure aucune donnée sur les coûts ou les recettes de la navigation, ou encore, sur la contribution au PIB régional.

En 2005, on dénombrait 21 mouvements de navires de charge domestiques dans les T.N.-O., mais aucun mouvement de navires internationaux. Au Nunavut, on a recensé 154 mouvements de navires de charge en 2005. De ceux-ci, 28 se sont déroulés à Frobisher Bay/Iqaluit. La région ne possède aucune installation portuaire. Les navires maritimes doivent jeter l'ancre au large et décharger leurs cargaisons sur des barges, qu'on tire ensuite au-dessus de la laisse de haute mer

vers la plage afin de procéder au déchargement. La saison de navigation s'étend entre les mois de juillet et octobre.

À l'été 2008, on a acheminé à titre expérimental trois cargaisons de minerai de fer du projet de l'île Baffin à partir de Milne Inlet, île Baffin, jusqu'à Vlissingen, Pays-Bas. Ces cargaisons pourraient augmenter dans l'avenir.

Dans la partie ouest de l'Arctique, deux sociétés s'adonnent à des activités maritimes sur le fleuve Mackenzie. Cooper Barging réalise environ neuf voyages par barge par année desservant Fort Simpson, Tulita et Norman Wells. Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) dessert une route de 5 000 km entre Rivière au Foin et le delta du Mackenzie. Ses 12 remorqueurs et ses 90 barges ont réalisé 16 voyages en 2007, acheminant tout près de 90 000 tonnes de marchandises. La NTCL appartient à l'Inuvialuit Development Corporation qui en assure la gestion et dessert les communautés nordiques en faisant appel à une flotte de remorqueurs et de barges. La plupart des activités de la société se déroulent sur la mer, mais certaines opérations s'effectuent en eau douce, alors que certaines dépenses consacrées aux marketing et aux bureaux régionaux sont encourues à l'extérieur de la région, soit à Anchorage, Alaska, Calgary, Alberta, et Halifax, Nouvelle-Écosse.

Toute augmentation au niveau de l'exploration ou de l'exploitation du pétrole et du gaz naturel dans les champs situés dans la mer de Beaufort aura pour effet d'intensifier le trafic maritime, en particulier afin d'approvisionner les bateaux dans cette région.

Tourisme et loisirs

Même si les données relatives aux dépenses locales de l'industrie des croisières ne sont pas facilement accessibles, on a constaté une croissance considérable dans le domaine des croisières dans le Nord. Le marché des croisières d'expédition au Labrador et dans l'Arctique n'a cessé d'évoluer au cours des 15 à 20 dernières années, sans compter qu'il est devenu de plus en plus populaire depuis 3 à 4 ans. Plusieurs entreprises, dont Quark Expeditions, Cruise North, Adventure Canada, Polar Star Cruises et Quest Nature Tours, offrent des croisières dans l'Arctique.

Quark Expeditions est le plus important des croisiéristes qui organisent des expédition dans la région polaire en Arctique et en Antarctique. Les itinéraires actuels dans l'Arctique comprennent Mourmansk-Pôle nord; le passage du Nord-Ouest (Provideniya-Resolute); Tanquary Fjord (Resolute-Tanquary Fjord); Arctic Adventure (le détroit de Resolute-Nares-Kangerlussuaq); Greenland Odyssey (Kangerlussuaq-Peary Land).

Cruise North est une entreprise qui remonte à cinq ans appartenant à la Makivik Corporation, qui détient également des parts, entre autres, dans First Air, Air Inuit et NEAS. Cette société fonctionne exclusivement en eaux canadiennes, alors qu'on y retrouve pendant certaines saisons un navire battant pavillon étranger. La plupart de ses opérations sont basées à Kuujuaq, Québec, dans la baie d'Ungava. En 2007, elle offrait 10 départs débutant à la mi-juin en partance de St. John's pour se terminer à Kuujuaq au début de septembre. Parmi les autres itinéraires en milieu d'été, mentionnons de Kuujuaq à Iqaluit, d'Iqaluit à Kuujuaq, de Churchill à Iqaluit et d'Iqaluit à Kuujuaq.

En plus des croisières dans l'Arctique, les sondages (soit l'Enquête sur les voyages des résidents du Canada et l'Enquête sur les voyages internationaux) révèlent des niveaux modestes d'activités dans les domaines du tourisme et de la pêche sportive sur les côtes (malgré qu'on constate un certain chevauchement avec la pêche de subsistance déclarée). On ne dispose pas de données sur

les croisières, mais on estime que les activités dans les domaines du tourisme et de la pêche sportive sur les côtes génèrent des dépenses qu'on estime à 2,5 millions de dollars. Les tableaux 5.26 et 5.27 nous montrent les données sur les voyages et les dépenses.

Tableau 5.26: Activités dans les domaines du tourisme et de la pêche sportive en mer, Arctique, 2006

Pêche sportive		Tourisme côtier	
Voyages	Dépenses moy. par voy.	Voyages	Dépenses moy. par voyage
Milliers	\$	Milliers	\$
4.1	212	4.8	354

Sources: MPO, Enquête sur la pêche sportive au Canada;
Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2007

Tableau 5.27: Dépenses consacrées au tourisme maritime en Arctique, 2002-2006

Millions \$	Pêche sportive	Tourisme côtier*	Total
2002	793,090	1,137,872	1,930,962
2003	812,769	1,132,838	1,945,607
2004	832,449	1,225,340	2,057,789
2005	852,128	1,216,273	2,068,401
2006	871,807	1,684,298	2,556,105

*Comprend le Nunavut seulement jusqu'en 2005; aucune donnée pour les TNO avant 2006.

Sources: MPO, Enquête sur la pêche sportive au Canada;
Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2007

Construction et fabrication dans le domaine maritime

On ne déclare aucune activité importante dans le domaine de la construction. Les rapports de Statistiques Canada ne renferment aucune donnée sur les entreprises participant à la construction navale ou à la fabrication de bateaux.

Arts et artisanat dans le domaine maritime

On peut considérer qu'une proportion importante des arts et de l'artisanat des T.N.-O. et du Nunavut reposent sur ou sont inspirés par la mer. Il suffit de penser aux nombreux produits fabriqués à partir de peaux d'animaux, sculptures, estampes et rideaux. Après avoir déduit les coûts, on estime que ce secteur procure environ 14 millions de dollars en bénéfices directs (PIB) à la région de l'Arctique. (GSGislason and Associates, 2003).

Secteur public

Gouvernement fédéral

Même si plusieurs ministères fédéraux assument des responsabilités face à l'Arctique et à ses habitants, la plupart des programmes dans le domaine maritime sont administrés à partir d'autres régions du Canada. Quatre ministères fédéraux exercent une présence marquée dans l'économie maritime dans l'Arctique (tableau 5.28):

- ❑ Pêches et Océans assume les responsabilités concernant les océans et la Garde côtière, alors que ce ministère compte au-delà de 50 employés en poste dans les communautés nordiques. Le travail le plus important concerne la gestion et la recherche au niveau des VZGO de la mer de Beaufort, incluant ses espèces, leurs habitats, ainsi que les interactions avec les activités humaines.
- ❑ Affaires indiennes et du Nord Canada participe aux activités maritimes de par ses responsabilités concernant les réserves de pétrole en mer et l'exploitation des minéraux, la recherche sur les contaminants dans le Nord, la recherche sur le changement climatique et sur l'adaptation au climat, ainsi que les autres types de recherche environnementale dans le domaine des océans. Même si ce ministère compte plusieurs employés dans le Nord, à peine de 5 à 10 semblent concernés par les dossiers maritimes.
- ❑ Ressources naturelles Canada offre un soutien au niveau des sciences de la terre et de la cartographie, alors que la plupart des ÉTP travaillent dans le Nord.
- ❑ Environnement Canada est également présent dans le Nord, alors que ce ministère compte au plus un ÉTP local responsable des questions transfrontalières relatives à l'eau.

Gouvernement des territoires et des Premières nations

Les gouvernements des T.N.-O. et du Nunavut assument des responsabilités dans le domaine maritime au sein de plusieurs ministères, ainsi que la plupart des dépenses consacrées au personnel, au locaux à bureaux et aux fournitures :

- ❑ Le gouvernement des T.N.-O. favorise les activités dans le domaine maritime, comme l'éducation, la culture et l'emploi, l'environnement et l'exploitation des ressources naturelles, les investissements dans le tourisme et l'industrie, ainsi que les affaires municipales et communautaires.
- ❑ Le gouvernement du Nunavut contribue aux activités dans le domaine maritime qui concernent le développement économique, la protection et la recherche en matière d'environnement, ainsi que les activités culturelles.

Tableau 5.28: Dépenses estimées du fédéral et des territoires dans le domaine des océans, Arctique, 2006

	Dépenses (milliers \$)	Emplois (ÉTP)
Fédéral		
Pêches et Océans	45,190	100
Affaires indiennes et du Nord	2,500	5-10
Ressources naturelles Canada	1,000	1-3
Environnement Canada	1,000	1-3
Sous-total au fédéral	49,690	55-65
Territoires		
Transports	4,900	s/o
Faune et récoltes	3,400	s/o
Tourisme	500	s/o
Autres	1,200	s/o
Sous-total au provincial	10,000	
Total	59,690	

Source: Ministères/organismes, tableaux spéciaux

Comme on vient de le mentionner, voici un sommaire des activités dans le domaine des océans qu'on réalise dans la région de l'Arctique.

Tableau 5.29: Recettes et dépenses totales attribuables aux activités sur les océans, Arctique, 2006

	Extrants/ dépenses (milliers \$)
Secteur privé	
Pêche commerciale	6,000
Transformation du poisson	5,000
Art et artisanat	14,000
Transports	s/o
Tourisme et loisirs	2,550
Sous-total pour le secteur privé	27,550
Secteur public fédéral	
Pêches et Océans	45,190
Affaires indiennes et du Nord	2,500
Ressources naturelles Canada	1,000
Environnement Canada	1,000
Sous-total au fédéral	49,690
Secteur public - Provinces/territoires	
Transports	4,900
Récolte et faune	3,400
Tourisme	500
Autres	1,200
Sous-total des provinces/territoires	10,000
Total	87,240

Sources: Ministères/organismes, tableaux spéciaux

MPO, Plan de gestion intégrée de la pêche à la crevette nordique 2003;

GSGislason, and Outcrop Ltd., *The Marine-Related Economy of NWT and Nunavut*, 2003.

Northern News Services, *Opportunities North*, 2008, p. C9.

Statistiques Canada, *Enquête sur les voyages des résidents du Canada*, 2007

(Cette page est laissée vide délibérément.)

VI

OBSERVATIONS FINALES

1. Potentiel de croissance

Industrie des poissons et fruits de mer

- **Pêche:** Les activités de la pêche commerciale sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique sont essentiellement exploitées au maximum. Autrement dit, une expansion à ce niveau est improbable, à moins d'une augmentation substantielle dans l'abondance des stocks et d'un relâchement des règles régissant l'admission à la pêche (qui présentent toutes deux des précédents). Même sans une augmentation de la participation, on constate un potentiel de croissance économique en termes de rendements plus élevés au niveau des immobilisations et de la main-d'œuvre, même si cela dépend d'une abondance accrue des stocks et d'une amélioration des conditions du marché. L'appauvrissement des stocks (poisson de fond sur la côte de l'Atlantique et saumon sur la côte du Pacifique) est venu contrer les efforts déployés dans cette industrie au cours des 10 à 20 dernières années et on constate des preuves limitées d'un repli au niveau de ces espèces dans un avenir prochain. Sur le plan positif, ces baisses ont été compensées dans des mesures variées par une augmentation de la production des mollusques et crustacés, qui sont généralement des espèces plus vulnérables. Néanmoins, la taille globale des pêcheries commerciales sur les deux côtes – nombre de navires et de participants – a chuté et, compte tenu de l'admission limitée et de l'utilisation accrue des quotas individuels transférables, un retour aux niveaux de participation des années 1980 est peu probable. En résumé, toute amélioration des impacts économiques sera probablement estimée en termes de PIB et de revenu, plutôt qu'au niveau des emplois.
- **Aquaculture:** Il existe des possibilités considérables d'augmenter la production de poisson moyennant un habitat convenable (encore plus sur la côte du Pacifique que du côté de l'Atlantique), mais l'industrie devra s'attaquer aux préoccupations attribuables à la dégradation de l'environnement, incluant les menaces au niveau des espèces sauvages afin qu'une telle expansion puisse porter fruits. La production des mollusques et crustacés subit moins d'opposition du point de vue environnemental, mais l'accès à l'océan représente une contrainte. On constate une opposition publique de la part des propriétaires fonciers dans certains endroits pour des raisons esthétiques, des intervenants dans le domaine de la pêche commerciale en raison de la perte des fonds de pêche, ainsi que des propriétaires d'embarcations qui sont préoccupés par les risques sur le plan de la navigation. Certaines espèces de mollusques et crustacés sont également confrontées à des contraintes attribuables au marché, puisque l'industrie a connu davantage de succès au niveau de la production que de la mise en marché du produit (comme les moules sur la côte atlantique).
- **Transformation du poisson:** Le potentiel de croissance est lié dans une grande mesure à la disponibilité des matières premières au niveau de la pêche et de l'aquaculture commerciales. L'industrie doit relever un défi considérable en basant son expansion sur les matières premières confirmées sur le marché international. Les producteurs à faible coût en Asie ont entraîné une hausse des prix, alors que les usines de transformation au Canada ont de la difficulté à les concurrencer, en raison des coûts d'exploitation locaux

- qui sont plus élevés. De plus, la valeur des exportations canadiennes vers les États-Unis a chuté en raison de la faiblesse du dollar américain. En résumé, l'industrie se trouve dans une situation difficile. La croissance de l'industrie dans l'avenir dépendra simultanément de l'approvisionnement local en matières premières, d'une plus grande efficacité, de marchés plus robustes, ainsi que de taux de change plus favorables.
- **Pétrole et gaz naturel en mer:** L'avenir semble prometteur, mais il est entouré d'une importante aura d'incertitude et de risque. Deux projets en mer, soit Hebron (pétrole/Grands bancs) et Deep Panuke (gaz naturel/Plate-forme Scotian), en sont présentement au stade de planification sur la côte atlantique. Leur exploitation au cours des quelques prochaines années aura des impacts positifs sur la fabrication, la construction et les services, sans compter qu'il en résultera des recettes plus élevées au moment où la production aura atteint son rythme de croisière. Les autres développements sur la côte est dépendent des nouvelles découvertes de réserves récupérables sur le plan économique. Les zones situées au large dans l'Arctique et sur la côte du Pacifique peuvent receler un potentiel incroyable. Les moratoires au niveau des politiques fédérales et provinciales qui interdisent l'exploitation et le développement des gisements de pétrole et de gaz naturel en mer restent en place en Colombie-Britannique, et on constate une incertitude considérable sur le plan de la réglementation en raison des développements possibles. Dans tous les cas, les zones frontalières sont des environnements dispendieux à exploiter, tant au niveau du forage que du développement. Le caractère économique d'une découverte dépend de plusieurs facteurs, incluant la taille du bassin, la géologie de la structure, les coûts d'immobilisation de l'approche employée pour l'exploitation, ainsi que les prix de l'énergie. Alors qu'il est tentant de présenter un point de vue optimiste de l'exploitation d'un tel potentiel compte tenu de la soif de pétrole qui enveloppe l'Amérique du Nord, les événements récents sur les marchés du pétrole viennent relever la grande incertitude inhérente au secteur du pétrole et du gaz naturel.
 - **Transport maritime:** Le potentiel de croissance est lié à la demande de marchandises expédiées en provenance du Canada et à la demande de biens expédiés dans des conteneurs à destination du Canada et principalement en provenance du Proche-Orient. Jusqu'à la fin de 2008, ces sources de demande entraînaient une augmentation constante des cargaisons transitant par les ports canadiens sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique. On a complété la construction d'un nouveau terminal pour conteneurs sur la côte est en 2007 et on compte présentement deux propositions de construction de nouveaux terminaux sur la côte est. On compte également des propositions visant à construire des terminaux méthaniers et à accroître la capacité de raffinage, ce qui viendrait augmenter la demande au niveau du transport maritime et des services de soutien. La récession mondiale a entraîné une baisse de la demande de marchandises, ainsi que des biens manufacturés expédiés par conteneur, ce qui pourrait compromettre le moment (et possiblement la viabilité) de ces différentes propositions. Le potentiel de croissance à long terme semble intéressant, compte tenu du potentiel de ressources du Canada, même s'il pourrait falloir quelques années afin de reprendre le rythme d'il y a quelques années.
 - **Tourisme océanique:** Le potentiel de croissance est lié à plusieurs facteurs, dont la capacité du Canada d'entretenir un environnement côtier attrayant, le développement continu de la capacité et des possibilités sur le plan touristique (comme les croisières et l'écotourisme), le climat économique général, ainsi que la concurrence des autres destinations. Les trois formes de tourisme océanique ont présenté une tendance à la hausse au cours des quelques dernières années sur la côte du Pacifique, mais le contraire sur la côte atlantique. La perspective à court terme nous laisse entrevoir un faible

rendement attribuable à la récession actuelle, même si celui-ci pourrait être compensé dans une certaine mesure par la baisse abrupte des prix du pétrole depuis la fin de 2008. La perspective à long terme est plus prometteuse dans un monde de plus en plus exigu où le Canada offre d'excellentes possibilités d'évasion.

- ❑ **Construction navale et fabrication de bateaux:** Depuis les 20 dernières années, le Canada a constaté une baisse constante de sa capacité de construction navale alors que les chantiers luttent pour concurrencer les pays dont les gouvernements offrent un soutien financier substantiel pour venir en aide à cette industrie. La majeure partie du travail qu'on effectue dans les chantiers canadiens concerne le radoub et la réparation, alors que les nouvelles activités de fabrication concernent principalement les navires de la marine et la Garde côtière. Le gouvernement fédéral a élaboré des programmes majeurs ayant pour but de remplacer les navires vieillissants dans les deux services, même si le moment demeure incertain. L'avenir des ateliers de construction au Canada dépend de la demande de bateaux de pêche et d'embarcations de plaisance. L'industrie de la pêche ne connaît aucune expansion, de sorte que la demande résulte principalement du besoin de remplacer les navires. À tout le mieux, la demande restera stable, alors que les fluctuations seront attribuables aux ressources et aux conditions du marché. Plusieurs ateliers de construction sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique ont réussi leur transition vers le secteur des embarcations de plaisance. Cependant, il s'agit là d'un marché très concurrentiel qui est également exposé aux tendances générales de l'économie. La perspective à long terme en ce qui concerne la demande est faible.
- ❑ **Construction maritime:** Plusieurs des projets proposés sur les côtes de l'Atlantique, du Pacifique et de l'Arctique pourraient entraîner une baisse considérable des activités. Tel est le cas, par exemple, des terminaux méthaniers, de l'expansion au niveau des cargaisons en vrac dans le sud, ainsi que d'un centre de réapprovisionnement de la marine/Garde côtière dans l'Arctique. Le réchauffement de la planète et la fonte des glaces dans la région polaire pourraient éventuellement permettre la navigation commerciale par le passage du nord-ouest et possiblement la création de ports pour y acheminer les cargaisons domestiques. La construction en mer restera épisodique, alors qu'elle dépendra des découvertes et des développements dans le domaine. Autrement, on s'attend à ce que l'aménagement continu des ports donne lieu à une demande stable de services de construction.

2. Défis et lacunes

L'obtention des données économiques essentielles représente le principal défi lorsqu'on souhaite produire un tel rapport. Cette difficulté se présente au niveau de l'industrie dans le cadre de certaines activités, ainsi que sur le plan géographique. Le résultat du processus de quantification de la valeur des extrants et des impacts de chaque activité est présenté à l'annexe H.

- ❑ **Sur le plan industriel,** il se peut que les données ne soient pas disponibles, parce que l'activité maritime ne se déroule pas conformément à une classification établie du SCIAN. Celles-ci peuvent concerner simultanément plusieurs industries ou appartenir uniquement à une industrie générale. Ces contraintes peuvent influencer la capacité d'estimer les impacts, mais à tout le moins, elles influencent l'approche adoptée et la confiance à l'égard des résultats.

- ❑ **Sur le plan géographique**, il arrive souvent que les données ne soient pas disponibles pour des raisons de confidentialité – le nombre d'établissements dans l'industrie dans cette région peut être trop peu élevé pour justifier la production de rapports – ou parce que la région particulière n'est pas bien couverte par Statistiques Canada. Une telle situation peut présenter certaines difficultés si, comme c'est présentement le cas, l'analyse et les rapports sont nécessaires au niveau régional.

Ces défis particuliers n'influencent pas toutes les activités maritimes, mais quelques-unes ne présentent pas le moindre défi sur le plan de l'analyse, soit, à tour de rôle :

- ❑ **La pêche commerciale**: Il existe deux sources de données sur la valeur des extrants. Le MPO publie des données sur la valeur des débarquements dans le domaine de la pêche commerciale par province avec un retard de près d'un an. Ces données sont accessibles sur le site Web du MPO à l'adresse <http://www.dfo-mpo.gc.ca/index-fra.htm>. Statistiques Canada utilise ces données pour la pêche commerciale au niveau provincial, mais avec un retard de 3 à 4 ans (CANSIM 381-0016 <http://estat.statcan.gc.ca/cgi-win/CNSMCGI.EXE>). Statistiques Canada compte grandement sur ces données, sur ses propres sondages, ainsi que sur les données d'ordre administratif (imposition) afin de calibrer son modèle d'entrée-sortie, ainsi que pour préparer des estimations annuelles du PIB.

Les estimations du nombre d'emploi dans le domaine de la pêche représentent un point faible. Il est possible d'estimer le niveau de participation à partir des données de l'assurance-emploi (nombre de demandes), mais celles-ci produisent à tout le moins une limite inférieure, parce que les participants ne présentent pas tous une demande. Les données du MPO sur l'enregistrement des pêcheurs nous procureraient une limite supérieure, mais les gens qui s'inscrivent à la pêche ne le font pas tous. Il n'existe aucune donnée officielle sur les équivalents temps plein et aucune méthode fiable pour effectuer cette estimation. En partie, une telle situation reflète le statut des membres – qui sont considérés comme des entrepreneurs indépendants et non des employés – et en partie la nature saisonnière de la pêche. Le travail ne se limite pas au temps consacré à pêcher, mais il englobe également le temps de préparation qui précède et le temps d'entretien une fois la saison terminée. Les estimations du nombre d'emplois dont on fait état dans l'analyse des impacts proviennent des résultats du modèle d'entrée-sortie. Ce modèle permet de calculer le niveau d'emploi nécessaire afin d'atteindre un niveau de sortie donné en fonction des niveaux de revenus établis à partir des données administratives et des sondages.

- **L'aquaculture:** Les ministères provinciaux produisent des rapports efficaces sur les statistiques dans le domaine de l'aquaculture (incluant la production et la valeur par espèce, le nombre de sites et le nombre d'employés) :
<http://www.fishaq.gov.nl.ca/stats/default.stm>
<http://www.gov.ns.ca/fish/aquaculture/stats/index.shtml>
<http://www.gov.pe.ca/fa/aqu-info/index.php3>
<http://www.gnb.ca/0168/01680004-f.asp>
<http://www.env.gov.bc.ca/omfd/reports/index.html>
Les comptes sur la valeur ajoutée dans l'industrie dans chacune des provinces sont publiés par le MPO (http://www.dfo-mpo.gc.ca/communic/statistics/aqua/index_f.htm) et par Statistiques Canada (CANSIM 381-0016 <http://estat.statcan.gc.ca/cgi-win/cnsmcgi.pgm>). Il existe un délai d'environ un an entre les rapports de la province et du MPO. Statistiques Canada compte grandement sur les données de production, sur ses propres sondages, ainsi que sur les données d'ordre administratif (imposition) afin de calibrer son modèle d'entrée-sortie, ainsi que pour préparer des estimations annuelles du PIB.
- **La transformation du poisson:** La valeur annuelle de production et d'autres statistiques importantes sur la fabrication provenant de Statistiques Canada sont disponibles en ligne pour 2004-2006 jusqu'au CANSIM 301-0006, ainsi que pour les années antérieures à partir des documents CANSIM 301-0003 et 301-0005 http://cansim2.statcan.ca/cgi-win/cnsmcgi.exe?Lang=E&RootDir=CII/&ResultTemplate=CII/CII__&Array_Pick=1&ArrayId=3010006. Quant aux statistiques sur les exportations, on peut les consulter en ligne sur le site Web Stratégis d'Industrie Canada à l'adresse http://strategis.gc.ca/sc_mrkti/tdst/tdo/tdo.php?lang=30&headFootDir=/sc_mrkti/tdst/headfoot&productType=HS6&cacheTime=962115865#tag
D'autres données de l'industrie, comme le nombre d'usines et d'emplois, sont également compilées par certaines provinces, mais on constate un manque d'uniformité entre les approches provinciales. Un problème qui concerne les données sur les extrants consiste dans ce qu'on inclut les matières premières importées dans les statistiques sur la production et sur les exportations. Il s'agit là d'une préoccupation si on justifie l'inclusion de la transformation des poissons et fruits de mer en invoquant son lien avec la pêche *domestique*. Autrement, cela ne pose aucun problème (on ne considère pas qu'il s'agit d'un problème dans cette étude). La contribution à la production de matières premières importées peut être substantielle. Au Nouveau-Brunswick, par exemple, les usines de transformation du homard comptent grandement sur le homard du Maine en tant que source de matière première.
- **Le pétrole et le gaz naturel:** Statistiques Canada a supprimé les données de production pour l'industrie pétrolière et gazière en mer à Terre-Neuve et Labrador et en Nouvelle-Écosse pour des raisons de confidentialité. On peut ainsi estimer la valeur de production en faisant appel aux données de production publiées (quantité) appliquées aux prix moyens du marché. Pour connaître les données de production mensuelles, consulter l'OCNEHE (<http://www.cnsopb.ns.ca/production.php>). On peut calculer la valeur en utilisant les prix mensuels moyens du gaz naturel importés (nord-est des É.-U.) accessibles sur le site Web de la U.S. EIA (http://tonto.eia.doe.gov/dnav/ng/ng_move_poe1_a_EPG0_PRP_DpMcf_a.htm) en prenant soin de les ajuster en fonction du taux de change du dollar canadien par rapport au dollar américain pour ensuite calculer le tarif net d'acheminement par pipeline (afin de connaître le revenu net du producteur). La façon de calculer les valeurs de production utilisées dans ce rapport est présentée à l'annexe A.

En ce qui concerne les activités au large de Terre-Neuve et Labrador, il faut obtenir les données de production mensuelles (du CNLOPB) et calculer ensuite les recettes en utilisant les prix mensuels moyens du pétrole basés sur un type de brut de référence présentant des caractéristiques comparables (tel Brent) et en ajustant ensuite ce montant en fonction du taux de change du dollar canadien par rapport au dollar américain (le pétrole s'échange contre des dollars américains). Pour la Nouvelle-Écosse, cela signifie qu'il faut obtenir les données de production mensuelles (de l'OCNEHE) pour ensuite calculer les recettes à partir des prix mensuels moyens d'importation du gaz naturel (nord-est des É.-U.) et ajuster le résultat en fonction du taux de change du dollar canadien par rapport au dollar américain pour finalement calculer le tarif net d'acheminement par pipeline (afin de connaître le revenu net du producteur).

Les autres données sur l'industrie hauturière sont habituellement raisonnablement bien déclarées par les comités hauturiers, même si on ne fait pas la distinction entre les données relatives aux dépenses sur le développement des projets par rapport aux opérations dans les rapports de l'OCNEHE. À moins que l'analyste n'ait accès à ce détail (ce qui est le cas pour cette analyse), on ne pourrait relater les impacts qu'en vertu des limites générales de confiance.

- **Le transport maritime:** Les données relatives au PIB et aux extrants dans le domaine du transport maritime (SCIAN 4831) sont disponibles à l'échelle nationale, mais Statistiques Canada les supprime pour certaines provinces et pour certaines années pour des raisons de confidentialité. Ces données ne couvrent que le segment « en vertu d'un contrat de location » de l'industrie et non les activités de transport maritime des entreprises qui utilisent leurs propres navires (ce qu'on qualifie de navigation « à titre personnel »). Même si Statistiques Canada a créé un compte satellite pour les activités « à titre personnel » pour des raisons ayant trait à la pureté de la définition, la valeur de cette activité n'est pas comprise dans l'analyse et dans les résultats d'impact de ce rapport. Puisque l'analyse des comptes satellites mène à la conclusion en vertu de laquelle la valeur de l'activité « à titre personnel » est en réalité supérieure à l'activité « en vertu d'un contrat de location », les résultats présentés dans ce rapport doivent être considérés comme étant très conservateurs.

Un autre problème grave concerne le fait qu'il n'existe pas de données sur les services de soutien au transport maritime (SCIAN 4883), parce que Statistiques Canada intègre cette activité au groupe plus général que sont les services de soutien au transport (SCIAN 488). Pour élaborer une image complète du secteur du transport sur l'eau, on doit estimer la contribution des activités de soutien en faisant appel à des méthodes indirectes. L'estimation présentée dans ce rapport repose sur des données historiques (1997-2000) qui font la distinction entre les SCIAN 4831 et 4883, ce qui a permis de déterminer la contribution relative au PIB des activités (le rapport entre les SCIAN 4883 et 4831 est de 1,5:1,0). Ce rapport est confirmé par les données américaines actuelles de ces industries.

- **Le tourisme et les loisirs:** On ne compile pas de façon systématique les données détaillées sur le secteur touristique. Cette étude repose sur trois sources secondaires. Deux sont axées sur les activités touristiques particulières au domaine maritime, les voyages à bord de navires de croisière, ainsi que la pêche sportive, alors que les données sur les dépenses sont disponibles par province. Dans la troisième – intitulée *Enquête sur les voyages des résidents du Canada* (EVRC) et réalisée à tous les trimestres par Statistiques Canada – on aborde le tourisme de façon générale tout en permettant à l’analyste d’extraire les données de participation (jours et dépenses) sur les activités spécifiques, dont plusieurs sont axées sur les océans (randonnées pédestres sur les côtes, plongée, kayak, voile, visite des plages). Idéalement, l’analyste obtiendrait des fichiers électroniques sur la pêche sportive et les bases de données des EVRC du MPO et de Statistiques Canada afin d’en extraire les données pertinentes (qu’on a obtenues pour cette analyse).

Ensemble, les trois sources nous donnent une bonne approximation de l’impact économique du tourisme océanique, même si on devrait considérer les résultats comme étant conservateurs, parce que les critères de ce qui constitue un « voyage » donnent lieu à une sous-estimation de la participation dans les activités relatives aux océans et parce qu’on ne tient pas compte des non-résidents dans cette enquête.

Partant de ces données, la prochaine étape consiste à soumettre les dépenses à un modèle d’entrée-sortie. Cependant, le tourisme ne fait pas partie des 303 industries pour lesquelles on a élaboré des vecteurs d’entrée et de sortie dans le modèle de Statistiques Canada. Autrement dit, on doit classer les dépenses par industrie (les enquêtes nous présentent une décomposition des dépenses par catégorie) et par province et les inscrire dans un formulaire fourni par Statistiques Canada pour ensuite les remettre afin de pouvoir exécuter le modèle.

- **La construction maritime:** Les données sur le PIB et les extrants ne sont pas disponibles pour cette activité. Il en est ainsi, parce qu’il ne s’agit pas exclusivement d’une activité maritime. Afin d’exécuter le modèle d’entrée-sortie, la construction maritime entrerait dans une catégorie de construction générale, soit autres travaux de construction lourde et de génie civil (SCIAN 2379), ce qui comprend les activités de construction maritime et sur la terre ferme. Les données sur les dépenses dont on a besoin pour exécuter le modèle sont compilées à partir de plusieurs sources, incluant chacune des administrations portuaires (non seulement afin de connaître leurs propres données, mais également les dépenses de construction générales dans chacun des ports), le MPO en ce qui concerne les ports pour petits bateaux, le MDN en ce qui concerne les dépenses en immobilisations des bases navales, ainsi que les provinces et les sociétés de traversiers en ce qui concerne les dépenses consacrées aux terminaux et les offices extracôtiers en ce qui concerne les dépenses sur l’exploitation pétrolière et gazière. Ces sources excluraient les dépenses d’immobilisations dans les installations privées, ce qui donnerait lieu à une sous-estimation des impacts totaux au niveau de la construction.

- ❑ **La construction navale et la fabrication de bateaux:** La valeur de production est publiée par Statistiques Canada, même si on supprime les données de certaines années pour des raisons de confidentialité. On peut connaître la valeur de production selon Statistiques Canada (qui est soumise à la confidentialité) en ligne en consultant le document CANSIM 301-0006 (pour les années 2004-2006) ainsi que les documents CANSIM 301-0003 et 301-0005 en ce qui concerne les années antérieures. (http://cansim2.statcan.gc.ca/cgi-win/CNSMCGI.EXE?Lang=E&ArrayId=301-0006&Array_Pick=1&Detail=1&ResultTemplate=CII/CII_&RootDir=CII/). Dans le cas des années qui font l'objet de la présente étude, les données sont confidentielles. On a obtenu les données de production de Statistiques Canada en vertu d'une demande spéciale.

Même si on n'utilise que les données des provinces côtières dans l'analyse des impacts, il est possible que les chantiers de ces provinces puissent baser leurs activités de fabrication sur l'eau douce et que les fabricants dans les provinces intérieures fabriquent des embarcations destinées à un usage maritime. Cette source d'erreur sera probablement faible.

En plus des navires et des bateaux, on fabrique également de l'équipement de navigation et de recherche destiné aux océans. Cependant, les fabricants ne font pas tous partie de la même industrie de fabrication en vertu du SCIAN. Ils appartiennent à un regroupement plus vaste d'industries qui comprend principalement les entreprises dont la production est destinée au domaine de l'aéronautique. Par conséquent, la valeur de production, soit la principale statistique qui permettrait de déterminer les impacts de l'industrie, n'est pas disponible.

3. Nouveaux enjeux

Même si on procède depuis plusieurs décennies à l'évaluation des biens et services non destinés au marché, l'importance et la pertinence politique de cet ouvrage ont été mis au jour en 1997 lorsque Robert Costanza dirigea une équipe de chercheurs qui ont publié les valeurs estimées des services et du capital naturel des écosystèmes du monde. Ces estimations ont donné lieu à des délibérations portant sur la méthodologie et la précision, mais un consensus a commencé à émerger en appui à la constatation à l'effet que les valeurs non marchandes globales excédaient les valeurs sur le marché à l'échelle mondiale. On peut ainsi prétendre que cela nous porte à croire que les efforts visant à entretenir la valeur maximale et la durabilité à long terme de l'utilisation de la ressources et des services axés sur les écosystèmes pourraient être aussi bien ou mieux informés en appréciant les biens et les services non destinés au marché. Une telle démarche fut suivie par une hausse très marquée des travaux d'évaluation écologique, dont plusieurs études concernant les océans et les écosystèmes maritimes côtiers.

Les principaux sujets de la recherche axée sur l'évaluation non marchande dans le domaine des écosystèmes océaniques et maritimes comprennent :

- ❑ les ressources physiques des océans (valeur immobilière, protection du rivage, esthétique, modération de la température ambiante et de la température des installations, caractéristiques géologiques);
- ❑ aspects du tourisme et des loisirs dans le domaine maritime;

- ❑ services axés sur les écosystèmes (biodiversité, assimilation des déchets, survie, réglementation axée sur le climat); recherche et éducation, culture et patrimoine, santé (qualité de l'air et de l'eau); et
- ❑ investissements (valeur de transformation et valeur des options).

L'évaluation des biens et services non destinés au marché s'effectue le plus souvent dans un cadre axé sur la valeur économique totale (marchande et non marchande). Les valeurs sont classées en fonction de l'usage et du non-usage. Les valeurs d'usage comprennent les valeurs directe, indirecte et d'option, alors que les valeurs de non-usage comprennent les valeurs d'existence, de transformation et d'altruisme. Parmi les méthodologies employées pour déterminer la valeur non marchande, mentionnons :

- ❑ la préférence révélée (méthode hédonique et méthode du coût du trajet);
- ❑ la préférence déclarée (méthode d'évaluation des contingences et de modélisation des choix);
- ❑ le transfert des avantages; et
- ❑ les méthodologies des coûts (coût de remplacement, coût éludé et coût de renonciation).

Les défis les plus importants qu'on doit relever afin de procéder à des évaluations économiques totales détaillées des ressources océaniques et maritimes côtières reposent sur la complexité inhérente des écosystèmes et sur la capacité d'identifier les biens et les services non destinés au marché, sur les difficultés entourant l'intégration de la recherche interdisciplinaire servant à caractériser les océans, sur le besoin de recueillir des données primaires, de définir les limites des efforts d'évaluation, ainsi que sur les problèmes entourant le double comptage et la distribution (qui assume les coûts et qui profite des avantages identifiés).

Il est évident que les valeurs non marchandes sont importantes et considérables. Les politiques et le processus décisionnel bénéficieraient grandement de l'existence d'estimations de la valeur économique totale. On dispose de méthodes et de la capacité d'entreprendre le travail nécessaire, mais il faudrait définir les priorités en raison des défis et entreprendre un projet à long terme afin d'amasser les données nécessaires.

(Cette page est laissée vide délibérément.)

BIBLIOGRAPHIE

- Acton White & Associates, “Economic Study of Canada’s Maritime and Ocean Industries”, préparé pour Industrie Canada et pour le Conseil national de recherche du Canada, Ottawa, mars 2001.
- Agriculture, Pêcheries et Alimentation, Québec, « Rapport annuel de gestion », 2006/2007.
- Allen Consulting Group, “The Economic Contribution of Australia’s Maritime Industries”, rapport présenté au National Oceans Office, juin 2004.
- APEC Integrated & Costal Management Project, “Round Table Discussion on the Economic Valuation of Maritime Sector Activities Across APEC Economies: Summary Record”, Île de Pâques, Chili, 18 octobre 2004.
- BC Ministry of Environment, “Seafood Year in Review”, rapport annuel.
- British Columbia Ferry Services Inc., “nnual Reports”.
- Business Research and Economic Advisors (BREA), “The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003”.
- Business Research and Economic Advisors (BREA), “The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2007”.
- Pêches et Océans Canada, « La Stratégie sur les océans du Canada », no de cat. FS77-2/2002E, Ottawa, 2002.
- Pêches et Océans Canada, “Developing a Common Methodology and Approach for Future Ocean Industries Studies: Workshop Report”, Halifax, 6-7 mai 2002.
- Pêches et Océans Canada, “Sea Kayaking in Pacific Canada: Fact Sheet”, 2005.
- Pêches et Océans Canada, “Snapshot Federal Maritime Activities in Pacific Canada: The Role of the Federal Government in Pacific Canada”, ébauche, avril 2003.
- Pêches et Océans Canada, « Le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur des océans », MPO/5265, 1997.
- Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board, rapports annuels.
- Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board, rapports annuels.
- Canmac Economics Ltd., School for Resource and environmental Studies, Enterprise Management Consultants, Atlantic Coastal Zone Information Steering Committee, “The Value of the Ocean Sector to the Economy of Prince Edward Island”, préparé pour le gouvernement de l’Î.-P.-É.- et pour le gouvernement du Canada, mars 2002.
- Colgan, Charles S., “Measurement of the Ocean and Coastal Economy: Theory and Methods”, préparé dans le cadre du Projet économique national sur les océans, décembre 2003.
- Connecticut Center for Economic Analysis, Department of Economics, U-63, University of Connecticut, “The Economic Impact of Connecticut’s Deepwater Ports: An IMPLAN and REMI Analysis”, 23 mai 2001.

- Department of Finance, Economic Research and Analysis Division, “Estimating the Value of the Maritime Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador, Updated for the 2001-2004 Period”.
- Pêches et Océans Canada, « La plate-forme Néo-Écossaise : atlas des activités humaines », <http://www.mar.dfo-mpo.gc.ca/oceans/e/essim/atlas/other-f.html>, 26/12/2007.
- Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd., “Valuation of Ocean Resources”, préparé en vue d’un séminaire annuel sur la gestion des océans à la World Maritime University, Malmo, Suède, 1994.
- Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd., and MariNova Consulting Ltd, “Economic Value of the Nova Scotia Ocean Sector”, préparé pour le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, janvier 2005.
- Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd., “Economic Value of the Nova Scotia Ocean Sector”, préparé pour le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, décembre 2008. (en cours d’impression)
- Gestion des ressources maritimes, Université du Québec à Rimouski, « Estimation de la valeur économique des industries associées au domaine maritime au Québec », pour Technopole Maritime du Québec, avril 2002.
- Glomsrod, Solveig and Aslaksen, Iulie (eds), “The Economy of the North”, Statistik sentralbyra, Statistics Norway, 2006.
- Gouvernement de Terre-Neuve, “Estimating the Value of the Maritime, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador”, mis à jour pour la période de 2001-2004, septembre 2005.
- Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador, ministère des Finances, direction générale de l’Économie et des Statistiques, “Estimating the Value of the Maritime, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador”, préparé pour le gouvernement du Canada et pour le gouvernement de Terre-Neuve et Labrador, mars 2002.
- GSGislason & Associates Ltd., “British Columbia Seafood Sector and Tidal Water Recreational Fishing: A Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (SWOT) Assessment “ préparé pour le BC Ministry of Agriculture, Food & Fisheries, février 2004.
- GSGislason & Associates Ltd., and Outcrop Ltd., “A Maritime Sector National Report Card for Canada: Methodology Report”, préparé pour Pêches et Océans Canada, février 2007.
- GSGislason & Associates Ltd., and Outcrop Ltd., “The Maritime-Related Economy of NWT and Nunavut”, préparé pour Pêches et Océans Canada, Winnipeg, janvier 2003.
- HLB Decision Economics, Inc., “Maritime Transportation Industry Economic Impact Study, Final Report”, préparé pour Transports Canada, 30 avril 2003.
- Humphreys, Jeffrey M., Selig Center for Economic Growth, “The Economic Impact of Georgia’s Deepwater Ports on Georgia’s Economy in FY 2006”, mars 2007.
- InterVISTAS Consulting Inc., “Port of Vancouver Economic Impact Study”, août 2001.
- InterVISTAS Consulting Inc., “Port of Vancouver Economic Impact Update”, préparé pour le port de Vancouver, mai 2005.
- Kildow, Judith, “Phase I Florida’s Ocean and Coastal Economies Report”, National Ocean Economics Program (NOEP), juin 2006.

- Kildow, Judith., Baird, B., Colgan, C., Kite-Powell, H., Weiher, R., “Developing Better Economic Information about Coastal Resources as a Tool for Integrated Ocean and Coastal Management”.
- Kildow, Judith and Charles S. Colgan, “California’s Ocean Economy”, préparé en vertu du National Ocean Economics Program, juillet 2005.
- LECG, “Maritime Industry Benefits Study: Economic Impact of the Canadian Maritime Transport Industry”, 30 septembre 2004.
- Mandale Consulting, Canmac Economics Ltd. et P.Y. Chiasson & Associates, “The Economic Value of Maritime-Related Resources in New Brunswick”, préparé pour le ministère des Pêches et de l’aquaculture du Nouveau-Brunswick et pour Pêches et Océans Canada, mai 2000.
- Martin Associates, “Economic Impact Study of the Great Lakes St. Lawrence Seaway System”, préparé pour la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, 1 août 2001.
- McIlgorm, A., Review of the document – A Maritime Sector National Report Card for Canada, 2007.
- Ministère de l’environnement, “British Columbia’s Fisheries and Aquaculture Sector”, BC Stats, avril 2007.
- Ministère de l’environnement, “2007 British Columbia Seafood Industry Year in Review”, septembre 2008.
- Défense nationale, « Estimation des dépenses du MDN par conscription électorale et par province », exercices financiers 2001-02 à 2006-2007.
- Défense nationale et Statistiques Canada, « Activités industrielles de la Défense pour l’EF 2005-06 ».
- Nova Scotia Boatbuilders Association (NSBA), “Boatbuilding in Nova Scotia”, juillet 2008.
- Philcox, Neil, “Literature Review and Framework Analysis of Non-Market Goods and Services Provided by British Columbia’s Ocean and Maritime Coastal Resources”, préparé pour le Canada/British Columbia Oceans Coordinating Committee, mars 2007.
- Pugh, David, “Socio-economic Indicators of Maritime-related Activities in the UK Economy”, Maritime Estate Research Report, rapport financier, janvier 2008.
- Pugh, David et Leonard Skinner, “A New Analysis of Maritime-Related activities in the UK Economy with Supporting Science and Technology”, document d’information no 10 de l’IACMST, août 2002.
- Roger A. Stacey Consultants Ltd. (RASCL), “Canada’s Ocean Industries: Contribution to the Economy 1988-1996”, préparé pour Pêches et Océans Canada, Ottawa, 1988.
- Roger A. Stacey Consultants Ltd. (RASCL), “Canada’s Ocean Industries: Contribution to the Economy 1988-2000”, préparé pour Pêches et Océans Canada, Ottawa, septembre 2003.
- Sivummut Economic Development Strategy Group, “Nunavut Economic Development Strategy: Building a Foundation for the Future”, juin 2003.
- Statistiques Canada, « Statistiques d’aquaculture 2005 », no de cat. 23-222-XIE, publication annuelle.
- Statistiques Canada, « Recensement du Canada 2006 ».
- Statistiques Canada, « Recensement des fabricants », no de cat. 31-203, publication annuelle.

- Statistiques Canada, « Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) », 2002.
- Statistiques Canada, « Extraction de pétrole et de gaz », no de cat. 26-213-XIE, publication annuelle.
- Statistiques Canada, « Statistiques principales des industries manufacturières au Canada », no de cat. 301-0006.
- Statistiques Canada, « PIB provincial par industrie », no de cat. 15-203-XPB, publication annuelle.
- Statistiques Canada, « Produit intérieur brut provincial (PIB) par industrie et secteur aux prix de base », no de cat. 15-209-XCB, publication annuelle.
- Statistiques Canada, « Production brute provinciale par industrie et secteur », no de cat. 15-210-XIE, publication annuelle.
- Statistiques Canada, « Le trafic maritime au Canada », no de cat. 54-205, publication annuelle.
- Statistiques Canada, « Transport terrestre et maritime », no de cat. 50-002-XIB/ISSN 1209-1162.
- Statistiques Canada, « La structure entrées-sorties de l'économie canadienne », no de cat. 15-201-X, 2003/2004.
- Statistics New Zealand, "New Zealand's Maritime Economy", 1997-2002.
- Transports Canada, « Les transports au Canada », publication annuelle.
- US Commissioner on Ocean Policy, "Our Oceans: A Natural Asset".
- Usher, P.J. (2002): Inuvialuit Use of the Beaufort Sea and its Resources, 1960–2000. *Arctic* 55 (supplément 1):18-28.
- Wales Coastal & Maritime Partnership, "Valuing our Environment, Economic Impact of the Coastal and Maritime Environment of Wales", novembre 2006.

ANNEXE A : ESTIMATIONS DE LA VALEUR DE PRODUCTION DU PÉTROLE ET DU GAZ NATUREL BRUTS EN MER

Tableau A-1: Estimation de la valeur de production (recettes) pour les projets de pétrole en mer dans la région de l'Atlantique

	Volume de production		Prix		Valeur des exp. \$Can.	Péage \$/mpc	Péage des pipelines \$	Revenu net du PEES	
	mètres cubes	mpc	\$US/mpc	\$US/\$Can.				\$	\$
	1	2	3	4	5	6	7	8	
2000	3,597,144	127,033,137	4.50	1.49	851,757,187	1.2	152,439,765	699,317,422	
2001	5,375,353	189,828,778	4.47	1.60	1,357,655,422	1.2	227,794,534	1,129,860,888	
2002	5,474,993	193,347,514	3.49	1.57	1,059,409,033	1.2	232,017,017	827,392,016	
2003	4,665,769	164,770,062	5.85	1.40	1,349,466,811	1.2	197,724,075	1,151,742,736	
2004	4,327,897	152,838,235	6.44	1.30	1,279,561,705	1.2	183,405,882	1,096,155,823	
2005	4,225,762	149,231,375	9.40	1.21	1,697,357,655	1.2	179,077,650	1,518,280,005	
2006	3,794,706	134,008,769	7.73	1.13	1,174,696,744	1.2	160,810,522	1,013,886,222	
2007	4,403,030	155,493,001	7.57	1.08	1,265,363,168	1.2	186,591,601	1,078,771,567	
2008	4,636,880	163,751,413	9.50	1.07	1,658,310,564	1.2	196,501,696	1,461,808,868	

1. Volume de production annuelle de l'OCNEHE - <http://www.cnsopb.ns.ca/production.php>

2. Converti en milliers de pieds cubes @ 1 mpc = 0.02831685 m³

3. US Energy Information Agency, d'après le prix du gaz naturel par pipeline vers Calais (préliminaire, 2008).

http://tonto.eia.doe.gov/dnav/ng/ng_move_poe1_a_EPG0_PR_P_DpMcf_a.htm

4. Taux de change annuel moyen (Banque du Canada). http://www.bankofcanada.ca/en/rates/exchange_avg_pdf.html

5. Valeur de la production en dollars canadiens.

6. Péage du pipeline des Maritimes et du nord-est

7. Coût du péage par année

8. Revenu net du PEES utilisé en tant que facteur du modèle d'E-S.

Tableau A-2: Estimation de la valeur de production (recettes) pour les projets de gaz naturel en mer dans la région de l'Atlantique

	Production (millions de barils)				Prix US\$/baril	Recettes US\$ (millions)	Taux de change CAN\$/US\$	Recettes CAN\$ (millions)
	Hibernia	Terra Nova	White Rose	Total				
	1	1	1	1	2	3	4	5
1997	1	0	0	1	19	24	1.38	33
1998	24	0	0	24	13	304	1.48	449
1999	36	0	0	36	18	651	1.49	967
2000	53	0	0	53	29	1,513	1.49	2,247
2001	54	0	0	54	24	1,328	1.55	2,056
2002	66	38	0	104	25	2,600	1.57	4,082
2003	74	49	0	123	29	3,567	1.40	4,994
2004	75	40	0	115	38	4,370	1.30	5,681
2005	73	35	3	111	55	6,105	1.21	7,387
2006	68	12	30	110	65	7,150	1.13	8,108

1. Volume de production annuelle de l'OCNEHE, http://www.cnlopb.nl.ca/stat_rm.shtml

2. Prix basé sur le prix du disponible, FOB Whiffen Head, Terre-Neuve et Labrador. <http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/hist/rbrteA.htm>

3. Valeur de la production en dollars américains.

4. Taux de change annuel moyen (Banque du Canada). http://www.bankofcanada.ca/en/rates/exchange_avg_pdf.html

5. Recettes en dollars canadiens en tant que facteur du modèle d'E-S.

ANNEXE B : ESTIMATIONS DE LA PRODUCTION DU SECTEUR DU TRANSPORT MARITIME

Statistiques Canada produit des rapports sur les données de production et du PIB pour le transport maritime (SCIAN #4831), mais non pour les activités de soutien au transport maritime (SCIAN #4883). Le rapport SCIAN 4831 concerne les navires, alors que le rapport SCIAN 4883 touche les activités portuaires. Sur le plan des impacts économiques, le rapport SCIAN 4883 est le plus important de l'industrie, en raison de l'ampleur des activités qu'il englobe.

Pour obtenir une image complète de l'impact économique du secteur du transport maritime, il est important d'estimer la valeur de production des activités de soutien au transport maritime. Cela est possible si on fait appel aux données historiques. La première étape consiste à définir les contributions respectives de chaque activité au PIB, alors que la deuxième étape vise à définir le niveau de production nécessaire afin de produire ce PIB (soit le rapport PIB/production).

En vertu de l'ancien système de classification type des industries (CTI), ces éléments constituaient une même industrie aux fins des statistiques (transport maritime #449), même si, jusqu'en 2000, les données pour chaque élément étaient présentées séparément par Statistiques Canada. En adoptant le SCIAN, les activités de soutien de tous les modes de transport étaient regroupées en une même industrie (activités de soutien au transport SCIAN #488). Ainsi, les activités de soutien au transport maritime étaient regroupées avec les services correspondants du transport par train, en camion et par avion dont ils devenaient impossibles à distinguer.

Il est possible d'estimer la taille de l'industrie des activités de soutien en examinant la période de chevauchement entre la CTI et le SCIAN au cours des années ayant précédé l'an 2000. Le tableau B-1 nous montre qu'une industrie donnée en vertu du CTI, soit le transport maritime et les services connexes, a généré 2 995 millions de dollars en PIB (dollars de 2002) à l'échelle nationale en 2000. Les données les plus anciennes du SCIAN remontent à 1997 et révèlent que le transport maritime (SCIAN #483) a généré 1 147 millions de dollars en 2000. La différence entre les deux représente les activités de soutien (SCIAN #488), qui ont apporté une contribution de 1 848 millions de dollars au PIB. Le tableau B-1 nous indique que le rapport entre les activités de soutien et le transport maritime est d'environ 1,5. Autrement dit, pour chaque dollar de PIB généré dans le domaine du transport maritime, 1,50\$ est produit au niveau des activités de soutien.

Tableau B-1: Contribution au PIB – rapport entre le SCIAN 488 et le SCIAN 483

	Transport maritime et services (SIC)	Transport maritime SCIAN 483	Activités de soutien SCIAN 488	Rapport 488/483
	\$2002 millions			
1997	2,470	982	1,488	1.52
1998	2,494	985	1,509	1.53
1999	2,608	1,086	1,522	1.40
2000	2,995	1,147	1,848	1.61

Source: CANSIM V328820; Statistiques Canada, tabulation spéciale

On peut justifier cette relation en consultant les données sur le transport maritime aux É.-U. Le tableau B-2 nous présente un rapport pour les deux industries (SCIAN 483 et 488) qui s'élève en moyenne tout juste en-deçà de 1,5 pour la période de 2000-2004 (la dernière année pour laquelle on dispose de données). Le U.S. Bureau of Census présente des données pour ces deux industries, permettant ainsi de constater rapidement leur ampleur relative.

Tableau B-2: Contribution au PIB (U.S.) – Activités de transport maritime et de soutien sur l'eau

Activités de transport maritime			
	SCIAN 483	SCIAN 488	Rapport 488/483
Millions de \$ US			
2000	4,901	7,063	1.44
2001	4,934	7,240	1.47
2002	4,625	7,474	1.62
2003	6,036	8,139	1.35
2004	5,457	8,713	1.60

Source: CANSIM V328820; Statistiques Canada, tabulation spéciale

Même s'il peut être raisonnable de prendre pour acquis qu'il existe un rapport stable de 1,5:1 par rapport au PIB, ce même rapport ne s'applique pas aux valeurs respectives de la production industrielle. Il en est ainsi, puisque les structures de l'industrie selon les SCIAN 4831 et 4883 diffèrent, donnant ainsi lieu à des niveaux différents de production nécessaires afin de produire une unité du PIB. Cette situation est évidente lorsqu'on observe les multiplicateurs directs à l'annexe G. Compte tenu de ces multiplicateurs, on doit, pour déterminer la valeur de production du SCIAN 4883, déterminer la valeur qui entraîne un niveau de PIB direct 1,5 fois plus élevé que pour le SCIAN 4831. Après avoir déterminé la valeur de production, il est possible de faire appel au modèle d'E-S de Statistiques Canada pour connaître l'éventail complet des estimations des impacts.

L'ensemble des valeurs de sortie dérivées pour chacune des provinces est présenté au tableau B-3.

Tableau B-3: Valeurs de production des SCIAN 4831 et 4883

Production en 000\$	SCIAN 4831		PIB	SCIAN 4883		Rapport PIB 4883/4831
	Production	Multiplicateur du PIB		Production	Multiplicateur du PIB	
Terre-Neuve et Labrador	222,000	0.35	77910	212,000	0.55	116,600
Nouvelle-Écosse	243,000	0.41	99630	281,000	0.54	151,740
Nouveau-Brunswick	72,000	0.40	28,800	81,000	0.54	43,740
Île-du-Prince-Édouard	21,400	0.20	4,280	14,000	0.46	6,440
Québec	314,000	0.45	141,300	415,000	0.52	215,800
Colombie-Britannique	1,911,000	0.45	859,950	2,484,000	0.52	1,291,680

Source: Statistiques Canada, tabulation spéciale pour les données du SCIAN 4831, annexe G pour les multiplicateurs.

ANNEXE C: ESTIMATIONS DES DÉPENSES CONSACRÉES AU TOURISME ET AUX LOISIRS

1. Pêche sportive

Données et approche

Les sondages sur la pêche sportive réalisés en 2000 et en 2005 par Pêches et Océans ont permis d'estimer les niveaux de participation et les dépenses. Ces sondages comprennent les résidents et les gens en visite au Canada. Uniquement les dépenses ou les achats directs et les investissements entièrement attribuables à la pêche étaient compris. On a fait appel à des interpolations et des extrapolations en ligne directe afin d'estimer les années non couvertes dans les sondages (2001-2004 et 2006). Le rapport entre les dépenses en eau salée par rapport aux dépenses en eau douce par jour en Colombie-Britannique a permis de déterminer les dépenses en eau salée par jour à partir des données des dépenses combinées en eau douce et en eau salée. On a multiplié le nombre de jours en eau salée (tableau C-1) par les dépenses estimées en eau salée (tableau C-2) dans chaque territoire afin de déterminer les dépenses totales (tableau C-3).

Tableau C-1: Jours de participation par province pour les pêcheurs de toutes les origines (2000-2006)

(Jours)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
CB	1,997,979	2,041,777	2,085,576	2,129,374	2,173,172	2,216,970	2,260,768
QC	327,317	352,279	377,240	402,201	427,163	452,124	477,085
TNL	256,077	244,622	233,167	221,712	210,257	198,802	187,347
NÉ	253,680	242,433	231,186	219,938	208,691	197,444	186,197
NB	71,343	69,377	67,412	65,446	63,481	61,515	59,549
ÎPÉ	48,211	46,737	45,262	43,787	42,313	40,838	39,363
Nun	2,894	3,097	3,300	3,503	3,706	3,909	4,112
Canada	2,957,501	3,000,321	3,043,141	3,085,962	3,128,782	3,171,602	3,214,422

Source: Provenant du MPO, 2000 et 2005. Enquête sur la pêche récréative au Canada

Tableau C-2: Dépenses consacrées à la pêche par jour par province pour les pêcheurs de toutes les origines (2000-2006)

(\$/jour)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
CB	\$244	\$253	\$261	\$270	\$278	\$285	\$293
QC	\$251	\$217	\$188	\$163	\$140	\$120	\$102
TNL	\$197	\$199	\$201	\$203	\$206	\$209	\$212
NÉ	\$85	\$87	\$90	\$92	\$95	\$98	\$101
NB	\$101	\$103	\$105	\$108	\$111	\$114	\$117
ÎPÉ	\$37	\$40	\$43	\$46	\$49	\$52	\$56
Nun	\$260	\$250	\$240	\$232	\$225	\$218	\$212
Canada	\$220	\$224	\$228	\$232	\$235	\$239	\$242

Source: Provenant du MPO, 2000 et 2005. Enquête sur la pêche récréative au Canada

Tableau C-3: Dépenses consacrées à la pêche par province pour les pêcheurs de toutes les origines (2000-2006)

(\$000)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
CB	\$486,788	\$515,982	\$545,177	\$574,371	\$603,566	\$632,760	\$661,954
QC	\$82,173	\$76,593	\$71,012	\$65,432	\$59,852	\$54,271	\$48,691
TNL	\$50,419	\$48,635	\$46,851	\$45,066	\$43,282	\$41,498	\$39,714
NÉ	\$21,672	\$21,192	\$20,712	\$20,232	\$19,752	\$19,273	\$18,793
NB	\$7,174	\$7,142	\$7,109	\$7,077	\$7,045	\$7,013	\$6,981
ÎPÉ	\$1,795	\$1,864	\$1,932	\$2,000	\$2,069	\$2,137	\$2,206
Nun	\$754	\$773	\$793	\$813	\$832	\$852	\$872
Canada	\$650,774	\$672,180	\$693,586	\$714,992	\$736,398	\$757,804	\$779,210

Source: Provenant du MPO, 2000 et 2005. Enquête sur la pêche récréative au Canada

Concordance d'entrée-sortie

On a fait appel à la décomposition des dépenses directes à la grandeur du Canada (forfaits, nourriture et logement, transports, services, approvisionnements et autres) et aux achats ou aux investissements qui sont entièrement attribuables à la pêche (équipement, véhicules, terrain et édifices) dans les sondages de 2000 et de 2005 afin de répartir les estimations entre les catégories de dépenses et les marchandises d'E/S (tableau C-4). On a ensuite procédé à des interpolations et des extrapolations en ligne directe afin de connaître la répartition des dépenses pour les années non couvertes dans les sondages (2001-2004 et 2006). On a alors décomposé les catégories de dépenses consacrées aux aliments, au logement et au transport en fonction des habitudes de dépenses des touristes canadiens afin de déterminer ainsi les liens existant avec les marchandises dans le modèle d'E/S. On a également décomposé davantage les dépenses consacrées à l'équipement des bateaux et aux véhicules afin de tenir compte de la distribution des achats, des réparations, de l'entretien et des dépenses ayant servi à l'achat de remorques pour les véhicules. Les catégories ainsi précisées ont été harmonisées avec les numéros et les codes des marchandises d'E/S de 2005 de Statistiques Canada. On a ensuite inscrit les montants estimés des dépenses pour chaque catégorie dans un modèle d'E/S de Statistiques Canada afin d'assurer le suivi des marchandises attribuées dans le modèle pour finalement déterminer les impacts.

Tableau C-4: Pondération et concordance des dépenses consacrées à la pêche sportive en vertu du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada

Catégorie	Pond. de Sta. Can.	de Sta. Can.	Description
Forfaits	0.097	567	5321 Agents de voyage, grossistes et services de voyagistes
Aliments et hébergement	0.023	647	56901 Services d'hébergement à l'hôtel et au motel
	0.003	648	56902 Autres services de locaux
	0.023	649	57001 Repas (à l'extérieur du domicile)
	0.000	138	1162 Brevages alcooliques distillés, consommés au débit de boisson
	0.000	140	1192 Bière et panaché consommés au débit de boisson
	0.000	142	1202 Vin et panaché consommés au débit de boisson
	0.098	600	5531 Marges de détail
	0.001	137	1161 Brevages alcooliques distillés, achetés en magasin
	0.002	139	1191 Bière et panaché achetés en magasin
	0.002	141	1201 Vin et panaché achetés en magasin
Transport	0.033	446	3950 Essence pour moteur
	0.084	560	5301 Transport par avion, passager
	0.049	448	3962 Huile diesel
	0.002	451	3970 Huiles et graisses de lubrification
Services de pêche	0.035	567	5321 Agents de voyage, grossistes et services de voyagistes
Fournitures	0.034	39	0300 Produits de la chasse et du trapage
Autres	0.019	600	5531 Marges de détail
Équipement de	0.040	600	5531 Marges de détail
Équipement po	0.121	396	3520 Embarcations de plaisance et de sport
	0.035	394	3500 Réparations aux bateaux
	0.017	379	3391 Remorques non commerciales
Équipement de	0.064	600	5531 Marges de détail
Véhicules	0.108	373	3350 Camions, tracteurs routiers et châssis
	0.012	597	55101 Services de réparation et d'entretien d'automobile
Terrains/édifice	0.097	554	5240 Construction non résidentielle
Total	1.000		

Source: Provenant du MPO, 2000 et 2005. Enquête sur la pêche récréative au Canada. Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2006.

2. Croisières

Données et approche

Les sondages réalisés en 2003 et en 2007 par Business Research and Economic Advisors (BREA) dans l'industrie canadienne des croisières ont permis d'estimer les niveaux et les dépenses consacrées aux activités dans ce domaine. Les dépenses déclarées ici ne comprennent que celles réalisées par les passagers et les membres d'équipage, puisque les dépenses des croisiéristes fournies par BREA sont déjà compilées dans les comptes que Statistiques Canada consacre au transport maritime. Les études de BREA comprennent les statistiques annuelles sur les visites des passagers pour la période de 2002-2007, mais on n'y présente que les données sur les dépenses détaillées des deux années de l'étude. Par conséquent, on a ajusté les dépenses déclarées des passagers et des membres d'équipage pour 2003 et 2007 en faisant appel aux données annuelles sur le trafic des passagers pour ainsi procéder aux estimations pour les années non couvertes dans les sondages (2002, 2004-2006). Les estimations du trafic des passagers (tableau C-5) combinées aux dépenses par passager (tableau C-6) nous procurent les dépenses totales par passager et par membre d'équipage (tableau C-7) aux fins du modèle d'E/S.

Tableau C-5: Trafic des passagers à bord des navires de croisière par province (2002-2007)

(Passagers)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CB	1,237,608	1,129,498	1,235,401	1,269,754	1,263,335	1,091,955
QC	105,847	87,832	108,788	94,676	111,957	110,136
NÉ	199,580	215,693	272,985	249,589	221,164	219,595
TNL	25,956	28,052	32,284	40,515	37,406	36,885
NB	71,168	83,300	138,703	90,203	87,759	133,676
ÎPÉ	13,697	14,803	21,948	23,025	28,144	19,358
Autres au Canada	0	0	0	0	0	0
Totals	1,653,857	1,559,178	1,810,109	1,767,762	1,749,765	1,611,605

Sources: Provenant de Business Research et Economic Advisors (2004, 2008). Contribution économique de l'industrie des croisières au Canada.

Tableau C-6: Dépenses des passagers et des membres d'équipage des navires de croisière par province (2002-2007)

(\$/passager)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CB	\$209	\$237	\$266	\$294	\$323	\$351
QC	\$251	\$248	\$246	\$243	\$241	\$239
NÉ	\$118	\$110	\$102	\$95	\$87	\$79
TNL	\$91	\$86	\$80	\$74	\$68	\$62
NB	\$100	\$94	\$87	\$80	\$74	\$67
ÎPÉ	\$101	\$95	\$88	\$81	\$74	\$67
Autres au Canada	NA	NA	NA	NA	NA	NA
Totals	\$202	\$216	\$227	\$250	\$270	\$276

Sources: Provenant de Business Research et Economic Advisors (2004, 2008). Contribution économique de l'industrie des croisières au Canada.

Tableau C-7: Dépenses des passagers et des membres d'équipage des croisières par province (2002-2007)

(\$000)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
CB	\$258,321	\$267,900	\$328,177	\$373,439	\$407,505	\$383,300
QC	\$26,520	\$21,800	\$26,746	\$23,053	\$26,998	\$26,300
NÉ	\$23,458	\$23,700	\$27,904	\$23,601	\$19,219	\$17,400
TNL	\$2,371	\$2,400	\$2,575	\$2,996	\$2,549	\$2,300
NB	\$7,132	\$7,800	\$12,075	\$7,260	\$6,486	\$9,000
ÎPÉ	\$1,389	\$1,400	\$1,925	\$1,862	\$2,083	\$1,300
Autres au Canada	\$14,628	\$12,000	\$11,852	\$9,545	\$7,438	\$5,000
Totals	\$333,820	\$337,000	\$411,255	\$441,756	\$472,278	\$444,600

Sources: Provenant de Business Research et Economic Advisors (2004, 2008). Contribution économique de l'industrie des croisières au Canada.

Concordance d'entrée-sortie

La décomposition des dépenses globales (à l'exception des croisiéristes) présentée dans l'étude de 2007 a permis de répartir les estimations entre un ensemble de catégories de dépenses (tableau C-8). Les catégories de BREA étaient déjà réparties en fonction des codes du SCIAN et l'attribution des estimations du modèle d'E/S était directe. Seules les dépenses des services commerciaux et informatiques étaient réparties à parts égales entre les marchandises d'E/S des services commerciaux et des services informatiques. On a ensuite inscrit les montants estimés des dépenses de chacune des catégories dans un modèle d'E/S de Statistiques Canada afin de connaître ainsi les marchandises affectées dans le modèle pour déterminer les impacts.

Tableau C-8: Pondération et concordance des dépenses de voyage en vertu du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada

Catégorie	Pondér.	No de Sta. Can.	Code de Sta. Can.	Description
Services commerciaux et informatiques	0.048	644	5662	Services comptables et juridiques
	0.048	667	57614	Autres services administratifs et de soutien
Agents de voyage	0.078	567	5321	Agents de voyage, grossistes et services de voyagistes
Carburant	0.054	448	57001	Diesel
Aliments et breuvages	0.144	649	57001	Repas (à l'extérieur du domicile)
Billets d'avion	0.042	560	5301	Transport aérien, passagers
Fournitures d'hôtel	0.042	647	56901	Services d'hébergement à l'hôtel et au motel
Publicité et promotion	0.030	645	5670	Publicité et promotion
Traitements et salaires	0.030	710	5990	Traitements et salaires
Machinerie et équipement	0.024	352	3213	Autres machineries générales
Droits et frais de port	0.018	573	5340	Services connexes au transport maritime
Entretien et réparations	0.012	394	3500	Réparations et entretien des navires
Autres dépenses	0.252	600	5531	Marges de détail
Hébergement	0.101	647	56901	Services d'hébergement à l'hôtel et au motel
Visites et transport	0.031	567	5321	Agents de voyage, grossistes et services de voyagistes
	0.016	564	53111	Transport et autobus pour randonnées d'agrément
	0.031	680	5850	Voyages et divertissements
Total	1.000			

Sources: Provenant de Business Research et Economic Advisors (2004, 2008). Contribution économique de l'industrie des croisières au Canada.

3. *Tourisme et loisirs côtiers*

Ce segment est réparti entre trois éléments distincts en fonction du type d'activité et de la source des données : a) tourisme côtier, b) navigation de plaisance en mer, et c) activités sur la plage.

a) *Tourisme côtier*

Données et approche

Statistiques Canada présente maintenant des microfiches de données sur ses études consacrées aux voyages annuels, et ce, à partir des données de 2006 aux fins de l'Enquête sur les voyages des résidents du Canada (EVRC) et de l'Enquête sur les voyages internationaux (EVI). La taille de l'échantillon de l'EVI se trouve réduit lorsqu'on isole les éléments ayant trait aux voyages en mer. On n'a utilisé ici uniquement l'EVRC pour évaluer les habitudes de tourisme maritime au Canada. On a ensuite appliqué ces modèles aux dépenses annuelles globales consacrées aux voyages au Canada et à l'étranger, ainsi qu'aux dépenses de 2000-2006.

Premièrement, on a utilisé les données de l'EVRC de 2006 afin d'identifier les voyages touristiques au pays dont les visites ou les principales destinations concernaient des districts couverts dans le recensement des côtes canadiennes. On a alors identifié les sept activités suivantes en ce qui concerne les voyages dans les zones côtières possiblement maritimes, soit la marche, les visites touristiques, le camping, la randonnée pédestre, l'observation d'oiseaux, les activités sur la plage, ainsi que le canotage. La pêche n'était pas comprise, puisqu'on en tenait déjà compte dans les données sur la pêche sportive. De même, toutes les activités et les dépenses réalisées par les voyageurs à bord des navires de croisière étaient exclues pour ne pas les compter en double. Les voyages sur les côtes assortis d'activités marines ont été comptés pour en connaître le nombre. Pour chaque voyage, on a divisé le nombre d'activités marines par le nombre total d'activités (marines et autres) et on a ensuite multiplié le résultat par le nombre correspondant de jours de voyage afin de connaître le temps de déplacement (jours) consacré aux activités dans le domaine maritime. Enfin, tout dépendant du temps consacré, on a extrait un élément maritime des dépenses totales par voyage et on a combiné celle-ci pour tous les voyages

afin de déterminer les dépenses globales totales dans le domaine maritime par territoire en ce qui concerne les voyageurs domestiques qu'on qualifiait de touristes en 2006.

Le regroupement des données sur les dépenses des Canadiens et à l'échelle internationale a alors débuté alors qu'on dénombrait les voyages au Canada et à l'étranger (tableau C-9). On a ainsi appliqué les modèles de l'EVRC de 2006 des activités maritimes (tableau C-10) aux dépenses globales (dépenses réaffectées au tourisme selon Statistiques Canada) de 2000-2006 afin d'estimer les dépenses dans le domaine maritime par voyage (tableau C-11) et les dépenses totales (tableau C-12).

Tableau C-9: Voyages impliquant des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2000-2006)

(Voyages)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
CB	4,076,781	4,076,714	3,649,537	3,229,660	3,063,767	3,253,548	3,443,640
NÉ	2,277,920	2,261,085	2,677,639	2,312,278	2,273,004	2,288,265	2,305,983
QC	916,947	910,066	1,027,972	1,053,368	1,084,612	1,170,208	1,255,588
NB	970,299	1,055,124	1,221,011	1,126,351	1,012,422	1,012,219	1,013,234
TNL	985,724	974,055	942,793	800,190	776,098	764,295	753,631
ÎPÉ	264,937	256,169	297,487	246,909	246,253	257,825	269,487
MN	2,997	3,024	2,870	2,712	2,758	3,008	3,257
TNO	N	1,533	1,923	1,412	1,714	840	1,506
Total	7,949,768	8,085,414	8,356,746	7,624,090	7,791,468	8,419,792	9,046,324

Sources: Provenant de Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada et des Enquêtes sur les voyages à l'étranger 2000-2006.

La lettre "N" signifie que les données ne sont pas fiables ou disponibles.

Tableau C-10: Jours de participation à des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2006)

(Jours)	Marche	Visites touristiques	Camping	Randonnée pédestre	Observation d'oiseaux	Plage	Canot/kayak	Total
CB	1,974,592	1,714,535	287,050	1,257,616	83,682	613,650	100,091	6,031,216
NÉ	1,647,797	871,213	137,655	295,144	26,376	407,489	89,603	3,475,277
QC	1,203,429	416,240	153,649	206,405	97,253	204,096	110,558	2,391,631
NB	728,573	392,459	96,378	159,014	28,827	180,236	69,152	1,654,639
TNL	570,259	341,499	45,479	247,934	21,266	94,275	41,817	1,362,529
ÎPÉ	147,957	154,131	36,636	53,246	15,103	96,890	13,172	517,136
MN	121	3,415	0	0	0	0	0	3,536
TNO	696	0	0	0	0	0	0	696
Total	6,273,424	3,893,492	756,848	2,219,359	272,508	1,596,637	424,394	15,436,662

Sources: Provenant de Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada et des Enquêtes sur les voyages à l'étranger 2000-2006.

Tableau C-11: Dépenses des touristes par voyage attribuées à des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2000-2006)

(\$/voyage)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
CB	\$162	\$164	\$187	\$190	\$206	\$203	\$201
NÉ	\$108	\$127	\$119	\$130	\$130	\$124	\$118
QC	\$160	\$171	\$180	\$168	\$175	\$162	\$152
NB	\$171	\$166	\$162	\$149	\$164	\$162	\$160
TNL	\$167	\$177	\$186	\$209	\$202	\$186	\$170
ÎPÉ	\$237	\$245	\$214	\$239	\$245	\$244	\$243
MN	\$372	\$432	\$396	\$418	\$444	\$404	\$372
TNO	N	N	\$239	N	N	N	\$314
Total	\$167	\$178	\$179	\$177	\$186	\$175	\$167

Sources: Provenant de Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada et des Enquêtes sur les voyages à l'étranger 2000-2006.

La lettre "N" signifie que les données ne sont pas fiables ou disponibles.

Tableau C-12: Dépenses des touristes attribuées à des activités maritimes par province, à l'exception des croisières et de la pêche sportive (d'origine canadienne et étrangère, 2000-2006)

(\$000)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
CB	\$660,637	\$667,408	\$682,053	\$614,909	\$632,103	\$661,014	\$690,869
NÉ	\$245,160	\$287,957	\$318,785	\$300,651	\$295,852	\$283,231	\$271,982
QC	\$146,700	\$156,039	\$185,086	\$176,616	\$190,152	\$189,925	\$190,300
NB	\$166,381	\$174,832	\$197,341	\$167,866	\$166,443	\$164,083	\$162,327
TNL	\$164,428	\$172,181	\$175,055	\$167,109	\$156,941	\$142,044	\$128,167
ÎPÉ	\$62,871	\$62,705	\$63,672	\$58,980	\$60,433	\$62,938	\$65,542
MN	\$1,115	\$1,305	\$1,138	\$1,133	\$1,225	\$1,216	\$1,211
TNO	U	U	\$460	U	U	U	\$473
Total	\$1,329,728	\$1,442,461	\$1,495,136	\$1,348,381	\$1,447,380	\$1,477,402	\$1,510,872

Sources: Provenant de Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada et des Enquêtes sur les voyages à l'étranger 2000-2006.

La lettre "N" signifie que les données ne sont pas fiables ou disponibles.

Concordance d'entrée-sortie

L'EVRC renferme des données appartenant à onze (11) catégories de dépenses, incluant l'hébergement, la location de véhicules, l'utilisation de véhicules, le transport local, le transport commercial, la restauration, les magasins d'alimentation, les sports et loisirs, la culture et les divertissements, les vêtements et les chaussures, et ainsi de suite. Les données de l'EVRC ont permis de déterminer la proportion de dépenses effectuées dans le domaine maritime à la grandeur du Canada pour chacune de ces catégories. On a ensuite subdivisé ces catégories dans la plupart des cas afin de mieux répartir les dépenses en fonction du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada. Dans la mesure du possible, ces subdivisions additionnelles étaient basées sur les études des modèles de dépenses touristiques réalisées par Statistiques Canada. Sinon, les dépenses étaient réparties uniformément entre les marchandises d'E/S correspondant à la description de la catégorie de dépenses. On a ensuite utilisé la pondération et la concordance qui en ont résulté aux fins du modèle de Statistiques Canada pour les dépenses dans tous les territoires (tableau C-13). On a enfin inscrit les montants estimés des dépenses pour chaque catégorie et chaque territoire dans un modèle d'E/S de Statistiques Canada qu'on a appliqué aux marchandises affectées dans le modèle afin de déterminer les impacts.

Tableau C-13: Pondération et concordance des dépenses touristiques aux fins des codes de marchandises du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada

Catégorie	Pond.	No de Sta. Can.	Code de Sta. Can.	Description
Hébergement	0.180	647	56901	Services d'hébergement à l'hôtel et au motel
	0.020	648	56902	Autres services de locaux
Location de véhicules	0.030	669	5770	Location de voitures et de camions
Utilisation de véhicule	0.068	597	55101	Services de réparation et d'entretien de voiture
	0.068	446	3950	Essence pour moteur
	0.003	448	3962	Huile diesel
	0.021	451	3970	Huiles et graisses de lubrification
Transport local	0.004	564	53111	Transport et autobus pour randonnées d'agrément
	0.001	581	5390	Services de transport en taxi et en limousine
Transport commercial	0.165	560	5301	Transport aérien, passager
	0.005	574	5351	Transport ferroviaire, passager
Restauration	0.185	649	57001	Repas (à l'extérieur du domicile)
	0.001	138	1162	Breuvages alcooliques distillés, consommés au débit de boisson
	0.004	140	1192	Bière et panaché consommés au débit de boisson
	0.004	142	1202	Vin et panaché consommés au débit de boisson
Magasins d'alimentation	0.078	600	5531	Marges de détail
	0.000	137	1161	Breuvages alcooliques distillés, achetés en magasin
	0.002	139	1191	Bière et panaché achetés en magasin
	0.002	141	1201	Vin et panaché achetés en magasin
Sport et loisirs	0.014	642	5653	Autres services de divertissement et de loisir
	0.014	680	5850	Voyages et divertissements
Culture et divertissements	0.017	642	5653	Autres services de divertissement et de loisir
	0.017	680	5850	Voyages et divertissements
Vêtements et chaussures	0.073	600	5531	Marges de détail
Autres	0.012	600	5531	Marges de détail
	0.012	567	5321	Agents de voyage, grossistes et services de voyagistes
Total	1.000			

Sources: Provenant de Statistique Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada, Enquête sur les voyages à l'étranger, 2000-2006.

b) Navigation de plaisance en mer

Données et approche

Des études d'impact économique ont été réalisées pour l'industrie de la navigation de plaisance en 2001 et en 2006 au Canada (Genesis Public Opinion Research and Smith Gunther Associates, 2006; Goss Gilroy, 2001). Cependant, on ne fait référence ici qu'à l'étude de 2006, puisque la méthodologie employée semblait varier d'une étude à l'autre. Il n'était pas évident si les deux études comprenaient les mêmes dépenses ou si elles produisaient des impacts économiques de la même façon, de sorte que l'estimation des tendances n'est pas fiable. L'étude la plus récente a servi de base aux estimations qu'on retrouve ici dans le domaine de la navigation de plaisance (incluant la voile, les bateaux de croisière à moteur et le kayak), tout en prenant soin d'éviter le comptage en double et les éléments de toutes les activités de navigation en eau douce. De façon plus précise, cela signifie qu'on doit ne pas tenir compte des constatations des études concernant la pêche sportive, le tourisme et les loisirs côtiers, la fabrication de bateaux, les dépenses du gouvernement et dans le domaine de la recherche. Par contre, l'étude nous a permis de connaître les dépenses concernant l'équipement et les accessoires, les activités de détail générales, le financement et les assurances, la nourriture et les breuvages, la réparation et l'entreposage, les voyages et l'utilisation des véhicules, le carburant, la location d'installations, ainsi que les services offerts par les marinas et les clubs de voile.

Les estimations détaillées des dépenses réparties par province étaient disponibles grâce à l'étude de 2006. Le volet de chaque province consacré à l'eau douce reposait simplement sur la proportion des marinas et des clubs de voile sur les côtes par rapport au nombre total comprenant les marinas et les clubs en eaux intérieures. Par conséquent, presque toutes les dépenses des provinces de l'Atlantique et du Pacifique étaient comprises (88-100%), mais à peine 18% des

dépenses du Québec en raison de la prépondérance de la navigation en eau douce dans cette province.

Les estimations des niveaux d'activités, comme les jours de navigation de plaisance par année, n'ont pas résulté de ces études ou d'autres sources. Par conséquent, seules les estimations des dépenses sont présentées au tableau C-14. La C.-B. représente la plus grande part en ce qui concerne la navigation de plaisance en eau salée, suivie du Québec et ensuite des provinces de l'Atlantique. En tout, à peine plus de 1,3 milliards de dollars de dépenses sont associées à ce secteur en 2006.

Tableau C-14: Dépenses consacrées à la navigation de plaisance en mer par province, 2000-2006

(\$000)	2006
CB	\$925,830
QC	238,765
NÉ	\$75,945
NB	62,203
TNL	\$51,325
PE	15,314
Canada	\$1,369,382

Source: Genesis Public Opinion Research Inc. & Smith Gunther Associates.

Economic Impact of the Canadian Recreational Boating Industry: 2006.

Concordance d'entrée-sortie

On a créé neuf grandes catégories de dépenses à partir des données de ces études qu'on a utilisées (tableau C-15). Certaines de ces catégories ont été subdivisées de nouveau alors qu'on les a harmonisées avec les codes et les numéros de marchandises du modèle d'E/S le plus pertinent de Statistiques Canada (2005). Les pondérations des grandes catégories reposaient sur les données de dépenses des études, alors que les pondérations des subdivisions additionnelles étaient basées sur les modèles de dépenses à l'échelle nationale dont disposait Statistiques Canada. On a utilisé une pondération nationale moyenne pour toutes les provinces. Les montants estimés des dépenses pour chaque catégorie par territoire ont alors été inscrits dans le modèle d'E/S de Statistiques Canada pour être répartis selon les marchandises affectées dans le modèle afin de produire les impacts.

Tableau C-15: Pondération et concordance des dépenses dans le domaine de la navigation de plaisance aux fins du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada

Catégorie	Pond.	No de Sta. Can.	Code de Sta. Can.	Description
Équipement et accessoires	0.039	396	3520	Embarcations de plaisance et de sport
Détail	0.010	379	3391	Remorques non commerciales
	0.354	600	5531	Marges de détail
Finances	0.035	617	5562	Assurance autre que l'assurance-vie
Aliments et breuvages	0.014	649	57001	Repas (à l'extérieur du domicile)
	0.000	138	1162	Breuvages alcooliques distillés, consommés au débit de boisson
	0.000	140	1192	Bière et panaché consommés au débit de boisson
	0.000	142	1202	Vin et panaché consommés au débit de boisson
	0.000	137	1161	Breuvages alcooliques distillés, achetés en magasin
	0.001	139	1191	Bière et panaché achetés en magasin
	0.001	141	1201	Vin et panaché achetés en magasin
Réparation, remisage	0.107	394	3500	Réparations aux navires
Construction	0.025	554	5240	Construction d'édifices non résidentiels
Voyages et véhicules	0.060	446	3950	Essence pour moteur
	0.150	560	5301	Transport aérien, passagers
	0.087	448	3962	Huile diesel
	0.003	451	3970	Huiles et graisses de lubrification
Carburant	0.021	446	3950	Essence pour moteur
Location d'installations	0.092	625	5594	Location non résidentielle
Total	1.000			

c) Activités sur la plage

Données et approche

Il existe de nombreuses autres activités récréatives locales qu'il est difficile de quantifier quant au niveau de participation ou de dépenses. On a essayé de relever ce défi en estimant la participation pour deux activités, soit la natation et les sports de pagaie (canotage et kayak). L'Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages (Statistiques Canada, 2001 et 2006) renferme des questions touchant la participation des voyageurs aux activités nautiques extérieures dans leur province de résidence. Ces enquêtes renferment également des questions permettant de faire la distinction entre l'eau douce et l'eau salée en tant que lieu de ces activités, procurant ainsi les bases des estimations dans le secteur des océans. Les répondants ont précisé s'ils « participent » ou s'ils « participent fréquemment » et seul ce dernier élément est utilisé ici. L'enquête procure les estimations pondérées de la population en ce qui concerne le nombre de participants « fréquents » à la grandeur du Canada. Les chiffres de la région de l'Atlantique ont été répartis entre les provinces en fonction de leur population. On a ensuite interpolé afin de connaître les estimations pour les années entre les sondages.

Le rapport sur « L'importance de la nature pour les Canadiens » (Environnement Canada, 1996) nous donne une certaine indication de ce que signifie la participation « fréquente » pour ces activités à la grandeur du Canada. Dans les cas des sports de rame et de la natation (qui s'étendent sur 5 à 30 jours par année), on a fait appel aux estimations de la moyenne nationale, soit de 10 et 20 jours par année pour chacune de ces activités respectivement. On a appliqué des dépenses nominales estimées à 10\$ et 15\$ pour chaque journée de participation à la natation et aux sports de rames, respectivement. On a jugé que ces estimations constituaient des limites inférieures raisonnables en ce qui concerne les dépenses consacrées au transport local et aux aliments associés au tourisme de loisir, incluant certaines dépenses additionnelles pour l'équipement et le transport. En combinant le nombre de participants, le nombre de jours de participation, ainsi que les dépenses par jour, on a calculé les dépenses estimées pour la natation et les sports de rame (tableau C-17). Le nombre bien plus élevé de participants dans le domaine de la natation vient cependant faire ombrage aux dépenses légèrement moins élevées par jour, alors que cette activité représente 94% des totaux indiqués.

Tableau C-16: Jours de participation aux activités sur la plage par province, 2000-2006

Jours	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
QC	11,809,760	11,643,388	11,465,578	11,276,330	11,075,644	10,863,520	10,639,958
CB	5,557,157	5,567,168	5,576,866	5,586,252	5,595,325	5,604,085	5,612,532
NE	1,765,301	1,777,604	1,790,031	1,802,584	1,815,262	1,829,439	1,847,710
NB	1,408,257	1,418,071	1,427,985	1,437,999	1,448,113	1,459,026	1,468,910
TNL	972,287	979,063	985,908	992,822	999,805	1,003,373	1,005,209
ÎPÉ	258,763	260,566	262,388	264,228	266,086	269,374	271,641
Canada	44,245,497	44,742,335	45,230,277	45,709,323	46,179,473	46,640,727	47,093,084

Sources: Statistiques Canada. Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages, 2006; Environnement Canada. 2006. L'importance de la nature pour les Canadiens.

Tableau C-17: Dépenses consacrées aux activités sur la plage par province, 2000-2006

(\$000)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
QC	\$121,338	\$119,444	\$117,436	\$115,314	\$113,077	\$110,726	\$108,261
CB	\$57,264	\$57,274	\$57,280	\$57,284	\$57,285	\$57,282	\$57,276
NE	\$18,639	\$18,700	\$18,763	\$18,826	\$18,891	\$18,971	\$19,094
NB	\$14,869	\$14,918	\$14,968	\$15,018	\$15,070	\$15,130	\$15,179
TNL	\$10,266	\$10,300	\$10,334	\$10,369	\$10,405	\$10,405	\$10,387
ÎPÉ	\$2,732	\$2,741	\$2,750	\$2,760	\$2,769	\$2,793	\$2,807
Canada	\$457,973	\$461,747	\$465,431	\$469,027	\$472,533	\$475,951	\$479,279

Sources: Statistiques Canada. Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages, 2006; Environnement Canada. 2006. L'importance de la nature pour les Canadiens; Statistiques Canada, 2006. Enquête sur les voyages des résidents du Canada.

Concordance d'entrée-sortie

Comme on vient de le décrire, les catégories de dépenses comprenaient l'utilisation d'un véhicule, les aliments et l'équipement. On a attribué un ensemble de catégories et de pondérations des dépenses à l'échelle nationale au modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada en tenant compte de modèles équivalents de dépenses touristiques consacrées aux loisirs. Les montants des dépenses estimées pour chaque catégorie par territoire ont ensuite été inscrits dans un modèle d'E/S de Statistiques Canada pour être répartis selon les marchandises affectées dans le modèle afin de produire les impacts.

Tableau C-18: Pondération et concordance des dépenses dans le domaine des loisirs aux fins du modèle d'E/S de 2005 de Statistiques Canada

Catégorie	Pond.	No de Sta. Can.	Code de Sta. Can.	Description
Utilisation d'un véhicule	0.222	597	55101	Services d'entretien et de réparation de voitures
	0.222	446	3950	Essence pour moteur
	0.011	448	3962	Huile diesel
	0.069	451	3970	Huiles et graisses de lubrification
Aliments	0.256	600	5531	Marges de détail
	0.001	137	1161	Breuvages alcooliques distillés, achetés en magasin
	0.005	139	1191	Bière et panaché achetés en magasin
	0.005	141	1201	Vin et panaché achetés en magasin
Équipement	0.210	600	5531	Marges de détail
Total	1.000			

Tableau C-19: Sommaire – dépenses totales dans le domaine du tourisme et des loisirs, 2006 (toutes les activités)

\$000	Tourisme côtier	Navigation	Activités sur les plages locales	Total des activités côtières	Pêche sportive	Croisières	Total
Province							
Colombie-Britannique	690,869	925,830	57,276	1,673,975	661,954	408,000	2,743,930
Québec	190,300	238,765	108,261	537,326	48,691	27,000	613,017
Nouvelle-Écosse	271,982	75,945	19,094	367,021	18,793	19,000	404,814
Nouveau-Brunswick	162,327	62,203	15,179	239,709	6,981	6,000	252,690
Terre-Neuve	128,167	51,325	10,387	189,879	39,714	3,000	232,592
Île-du-Prince-Édouard	65,542	15,314	2,807	83,663	2,206	2,000	87,868
Nunavut	1,211			1,211	872	7,000	9,083
TNO	473			473			473
Canada	1,510,872	1,369,382	213,004	3,093,258	779,210	472,000	4,344,468

Source: Tableaux C-12, C-14 et C-17.

ANNEXE D : DÉPENSES DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION MARITIME

Tableau D-1: Dépenses en immobilisations par port

Valeurs en 000 \$	2002	2003	2004	2005	2006	Moy. de 5 ans
St. John's	4,528	1,419	1,856	3,244	466	2,303
Halifax	3,563	6,019	10,607	10,262	26,042	11,298
Saint-Jean	s.o.	3,373	7,253	1,548	1,232	3,352
Montréal	21,280	24,723	8,050	17,088	23,079	18,844
Québec	19,035	3,556	5,050	4,587	8,622	8,170
Sept-Îles	633	558	1,389	3,630	3,629	1,968
Trois-Rivières	401	3,973	7,837	5,543	306	3,612
Sous-total - Atlantique	49,439	43,621	42,042	45,902	63,376	49,547
Vancouver	25,448	13,083	33,835	21,909	23,321	23,519
Prince Rupert	719	2,122	2,264	22,020	64,717	18,368
Nanaimo	4,371	1,003	1,045	905	926	1,650
Sous-total - Pacifique	30,538	16,208	37,143	44,834	88,963	43,537
Total	79,977	59,829	79,186	90,736	152,340	93,084

Source: Rapports annuels des administrations portuaires et Luc Forcier, administration portuaire de Trois-Rivières; Mario Bernard, Port de Quebec;

Tim Gilfoy, Strait of Canso Superport Corporation; Rebecca Penz, Greater Victoria Harbour Authority

Cindy Mah, Port Alberni Port Authority; Jacqueline Gale, Prince Rupert Port Authority;

Tableau D-2: Dépenses en immobilisations maritimes du MDN par province

Valeurs en 000\$	2002	2003	2004	2005	2006	Moy. de 5 ans
Bases situées à:						
Terre-Neuve et Labrador	1,379	853	2,827	2,800	4,247	2,421
Nouvelle-Écosse	50,110	58,857	52,183	53,032	50,147	52,866
Colombie-Britannique	17,664	8,190	14,448	41,286	42,245	24,767
Total	69,153	67,900	69,458	97,118	96,639	80,054

Source: MDN, Dépenses estimées par district électoral et par province, annuel.

Tableau D-3: Dépenses consacrées à l'exploitation pétrolière et gazière par zone et par province

Valeurs en 000\$	Grand bancs			Plate-forme Scotian			Total pour l'Atlantique
	Terre-Neuve et Labrador	Ailleurs	Total	Nouvelle-Écosse	Ailleurs	Total	
2002	172,480	320,320	492,800	93,000	207,000	300,000	265,480
2003	192,850	358,150	551,000	125,000	278,000	403,000	317,850
2004	215,880	400,920	616,800	97,000	272,000	369,000	312,880
2005	152,800	283,660	436,460	52,000	221,000	273,000	204,800
2006	20,100	37,310	57,410	109,000	214,000	323,000	129,100
Moyenne de 5 ans	150,822	280,072	430,894	95,200	238,400	333,600	246,020

Source: CNLOPB et OCNEHE

Tableau D-4: Dépenses en immobilisations consacrées aux ports pour petits bateaux par le MPO, 2003-2006

Valeurs en 000\$	2003	2004	2005	2006	4-year avg
Terre-Neuve	7,063	8,031	7,432	9,641	8,042
Maritimes	8,790	10,926	6,342	9,030	8,772
Golfe	6,508	4,736	7,751	6,740	6,434
Québec	0	0	0	0	0
Centre et Arctique	480	1,594	1,824	1,123	1,255
Pacifique	2,363	2,861	3,569	4,612	3,351
Total	25,204	28,148	26,918	31,145	27,854

Nota: L'analyse des impacts ne comprend pas la région du Centre et de l'Arctique, parce que les dépenses s'effectuent dans les ports des Grands Lacs

Source: Tableau spécial du MPO

Tableau D-5: Indice des prix de la construction

	1997=100	2005=100
2002	119	1.19
2003	122	1.16
2004	135	1.05
2005	142	1.00
2006	155	0.92

Source: Statistiques Canada, no de cat. 327-0039

Tableau D-6: Dépenses en immobilisations par port (en \$ de 2005)

Valeurs en 000 \$	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne de 5 ans
St. John's	5,403	1,652	1,953	3,244	427	2,536
Halifax	4,251	7,006	11,157	10,262	23,858	11,307
Saint-Jean	0	3,926	7,629	1,548	1,129	2,846
Montréal	25,393	28,776	8,467	17,088	21,143	20,174
Québec	22,714	4,139	5,312	4,587	7,899	8,930
Sept-Îles	755	649	1,461	3,630	3,325	1,964
Trois-Rivières	479	4,624	8,243	5,543	280	3,834
Sous-total - Atlantique	58,995	50,773	44,222	45,902	58,061	51,590
Vancouver	30,367	15,228	35,589	21,909	21,365	24,892
Prince Rupert	858	2,470	2,381	22,020	59,289	17,404
Nanaimo	5,216	1,167	1,099	905	848	1,847
Sous-total - Pacifique	36,440	18,865	39,069	44,834	81,502	44,142
Total	95,435	69,637	83,291	90,736	139,563	95,732

Source: Tableau D-1 ajusté en fonction de l'indice des prix de construction présenté au tableau D-5.

Tableau D-7: Dépenses en immobilisations maritimes du MDN par province (en \$ de 2005)

Valeurs en 000\$ (2005)	2002	2003	2004	2005	2006	Moyenne de 5 ans
Bases situées à:						
Terre-Neuve et Labrador	1,646	993	2,974	2,800	3,891	2,461
Nouvelle-Écosse	59,795	68,506	54,889	53,032	45,941	56,433
Colombie-Britannique	21,078	9,533	15,197	41,286	38,702	25,159
Total	82,519	79,031	73,060	97,118	88,534	84,052

Source: Tableau D-2 ajusté en fonction de l'indice des prix de construction présenté au tableau D-5.

Tableau D-8: Dépenses consacrées à l'exploitation pétrolière et gazière en mer (en \$ de 2005)

Valeurs en 000\$	Grand bancs			Plate-forme Scotian			Total pour l'Atlantique
	Terre-Neuve et Labrador	Ailleurs	Total	Nouvelle-Écosse	Ailleurs	Total	
2002	205,816	382,231	588,047	110,975	247,008	357,983	316,791
2003	224,465	416,863	641,328	145,492	323,574	469,066	369,957
2004	227,074	421,708	648,782	102,030	286,104	388,133	329,103
2005	152,800	283,660	436,460	52,000	221,000	273,000	204,800
2006	18,414	34,181	52,595	99,858	196,052	295,910	118,272
Moy. de 5 ans	165,714	307,729	473,442	102,071	254,747	356,818	267,785

Source: Tableau D-3 ajusté en fonction de l'indice des prix de construction présenté au tableau D-5.

Tableau D-9: Dépenses en immobilisations consacrées aux ports pour petits bateaux par le MPO (en \$ de 2005)

Valeurs en 000\$	2003	2004	2005	2006	4-year avg
Terre-Neuve	8,221	8,447	7,432	8,832	8,233
Maritimes	10,231	11,492	6,342	8,273	9,084
Golfe	7,575	4,982	7,751	6,175	6,621
Québec	0	0	0	0	0
Centre et Arctique	559	1,676	1,824	1,028	1,272
Pacifique	2,750	3,009	3,569	4,225	3,388
Total	29,336	29,607	26,918	28,533	28,598

Source: Tableau D-4 ajusté en fonction de l'indice des prix de construction présenté au tableau D-5.

ANNEXE E: VALEUR DE LA PRODUCTION DANS LES DOMAINES DE LA CONSTRUCTION NAVALE ET LA FABRICATION DE BATEAUX

Tableau E-1: Valeur de la production dans les industries de la construction navale et la fabrication de bateaux

Valeurs en 000\$	2002	2003	2004	2005	2006
Terre-Neuve et Labrador	36,000	75,000	50,000	67,000	69,000
Nouvelle-Écosse	417,000	185,000	235,000	145,000	202,000
Nouveau-Brunswick	17,000	19,000	12,000	4,000	14,000
Île-du-Prince-Édouard	38,000	27,000	35,000	39,000	36,000
Québec	250,000	301,000	343,000	243,000	299,000
Sous-total pour l'Atlantique	758,000	607,000	675,000	498,000	620,000
Colombie-Britannique	400,000	445,000	394,000	413,000	446,000
Sous-total pour le Pacifique	400,000	445,000	394,000	413,000	446,000
Total pour le Canada	1,158,000	1,052,000	1,069,000	911,000	1,066,000

Source: Statistiques Canada, tabulation spéciale

ANNEXE F: DÉPENSES DES GOUVERNEMENTS FÉDÉRAL ET PROVINCIAUX

Tableau F-1: Dépenses du MDN, région de l'Atlantique

	Personnel		E et E	Dépenses (000\$)		Total
	ÉTP	Revenu brut		Immobilisations	S et C	
2002	10,316	532,343	187,641	50,110	6,010	776,104
2003	10,395	551,582	197,891	58,857	9,282	817,612
2004	10,297	534,695	226,625	52,183	2,763	816,266
2005	10,693	547,123	249,680	53,032	2,625	852,459
2006	10,709	613,696	250,106	50,147	4,012	917,960
St. John's						
2002	369	25,236	33,195	1,379	0	59,810
2003	389	25,525	30,002	853	2,689	59,069
2004	336	23,620	23,341	2,827	648	50,436
2005	306	24,911	25,938	2,801	788	54,438
2006	300	25,464	29,852	4,247	168	59,731
Québec						
2006	1,650	102,500	13,600			116,100
Ottawa						
2006	540	33,700	574,200			607,900
MDN, total pour l'Atlantique						
2006	13,199	775,360	867,758	54,394	4,180	1,701,691

Source: MDN, Dépenses estimées par district électoral et par province, rapports annuels; comm. pers. du MDN

Tableau F-2: Dépenses du MDN, région du Pacifique

	Personnel		E et E	Dépenses (000\$)		Total
	ÉTP	Revenu brut		Immobilisations	S et C	
Esquimalt/Comox						
2002	7,448	375,212	59,974	17,664	1,140	453,990
2003	7,583	417,644	67,460	8,190	113,462	606,756
2004	7,639	406,655	49,449	14,448	68	470,620
2005	7,776	419,947	52,563	41,286	1,519	515,315
2006	7,676	455,569	94,658	42,245	663	593,135

Source: MDN, Dépenses estimées par district électoral et par province, rapports annuels; comm. pers. du MDN

Tableau F-3: Dépenses du MDN par région, avec estimations de la répartition selon les dépenses en mer/eau douce

Région	Exercice financier (000\$)									
	2003		2004		2005		2006		2007	
	Merine	Eau douce	Merine	Eau douce	Merine	Eau douce	Merine	Eau douce	Merine	Eau douce
Terre-Neuve										
Pêches et Océans	86,087	4,531	90,197	4,747	86,802	4,569	99,740	5,249	102,419	5,390
Garde côtière	87,315	0	94,364	0	99,602	0	105,053	0	110,480	0
	173,403	4,531	184,561	4,747	186,404	4,569	204,792	5,249	212,899	5,390
Maritimes										
Pêches et Océans	124,936	6,576	146,585	7,715	125,703	6,616	126,258	6,645	121,704	6,405
Garde côtière	102,895	0	113,831	0	118,337	0	117,121	0	117,847	0
	227,831	6,576	260,416	7,715	244,040	6,616	243,379	6,645	239,550	6,405
Québec										
Pêches et Océans	78,845	4,150	70,841	3,728	78,153	4,113	93,147	4,902	78,863	4,151
Garde côtière	56,403	24,173	59,308	25,418	61,225	26,239	65,165	27,928	68,924	29,539
	135,247	28,322	130,150	29,146	139,377	30,352	158,312	32,830	147,787	33,690
Golfe										
Pêches et Océans	66,903	3,521	66,932	3,523	73,619	3,875	87,589	4,610	63,341	3,334
Centre et Arctique										
Pêches et Océans	22,953	53,558	24,578	57,350	26,769	62,460	27,513	64,197	27,381	63,888
Garde côtière	20,076	46,845	19,914	46,465	20,347	47,477	19,659	45,871	22,756	53,098
	43,030	100,402	44,492	103,815	47,116	109,937	47,172	110,068	50,137	116,986
Pacifique										
Pêches et Océans	176,631	19,626	168,648	18,739	169,937	18,882	182,985	20,332	200,074	22,230
Garde côtière	93,839	0	106,257	0	113,182	0	129,337	0	122,354	0
	270,471	19,626	274,905	18,739	283,119	18,882	312,322	20,332	322,428	22,230
Région de la capitale nationale										
Pêches et Océans	479,575	84,631	292,629	51,640	308,738	54,483	358,916	63,338	328,897	58,041
Total merine/eau douce	1,396,460	247,609	1,254,085	219,325	1,282,413	228,714	1,412,482	243,073	1,365,040	246,076

Source: Tabulation spéciale du MPO

Tableau F-4: Dépenses de Transports Canada et des administrations de pilotage, 2006

Dépenses de Transports Canada en 000\$	Coûts du personnel	Autres Exploit.	Immob.	S et C	Statutaires	Total
Ports	2,751	11,878	8,261	2,172		25,062
Services de traversiers	603	1,872		36,802		39,277
Transport de marchandises dangereuses	1	1				2
Marine Atlantic Inc.	11,359	69,573	1,149			82,081
Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent					20,000	20,000
Protection maritime	10,568	8,304	683	12,559		32,114
Réglementation maritime	2,253	1,667	16			3,936
Petits navires commerciaux	1,472	381	12			1,865
Gros navires commerciaux	2,304	419	32			2,755
Contrôle de l'état des ports	922	219	4			1,145
Sécurité maritime	10,939	3,934	496			15,370
Certification des gens de mer	3,545	2,403	136			6,084
Programme d'enregistrement des navires	1,309	231	6			1,546
Administrations portuaires canadiennes	31	3				34
Sous-total pour Transports Canada	48,058	100,885	10,795	51,533	20,000	231,271
Net après subventions	36,096	29,440				65,536
Dépenses de la région de l'Atlantique (56%)	20,214	16,487				36,700
Dépenses de la région du Pacifique (20%)	7,219	5,888				13,107
Dépenses des administrations de pilotage*	89,000	59,000				148,000
Dépenses de la région de l'Atlantique (25%)	27,000	18,000				45,000
Dépenses de la région du Pacifique (33%)	30,000	20,000				50,000

Source: Données nationales de Transports Canada, tabulation spéciale; les estimations régionales reposent sur le tonnage des cargaisons.

Données des administrations de pilotage de l'Atlantique et du Pacifique, rapports annuels.

*Entièrement recouvert grâce aux droits de pilotage.

Tableau F-5: Dépenses des gouvernements provinciaux dans le domaine maritime, 2006

Dépenses en 000\$	Dépenses provinciales	Office du pétrole en mer	Total
Terre-Neuve et Labrador	29,056	8,331	37,387
Nouvelle-Écosse	28,763	4,875	33,639
Nouveau-Brunswick	10,732		10,732
Île-du-Prince-Édouard	4,627		4,627
Québec	7,691		7,691
Colombie-Britannique	155,780		155,780
TNO	6,260		6,260
Nunavut	3,534		3,534
Total	242,910	13,206	259,650

Source: Tableau F-6

Tableau F-6: Dépenses dans le domaine maritime par province et par ministère/organisme, 2006

Dépenses en 000\$	CB	TNL	NE	NB	QC	TNO	ÎPÉ	Nunavut
Pêches et aquaculture	10,000	9,521	6,107	5,322	7,691	2,000	1,608	1,400
Tourisme	16,420	3,643	7,202	5,410		230	3,019	
Transports	108,400	12,135	7,414			2,900		2,000
Énergie	2,760		7,255					
Offices extracôtiers		8,331	4,875					
Ressources naturelles		3,758	785					
Agriculture et terres								
Dév. économique	6,000							
Environnement	2,200					490		110
Autres	10,000					640		24
Totaux	155,780	37,387	33,639	10,732	7,691	6,260	4,627	3,534

Source: Ministères et organismes des provinces et des territoires, ministères des Finances, estimations budgétaires, 2006-07

ANNEXE G : MULTIPLICATEURS DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE POUR LES ACTIVITÉS DANS LE DOMAINE MARITIME

Tableau G-1: Terre-Neuve et Labrador

Activité maritime	PIB*			Emplois**			Revenu*		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Pêche	0.43	0.12	0.12	4.66	1.95	1.39	0.29	0.06	0.09
Aquaculture	0.45	0.19	0.14	4.83	2.68	1.58	0.12	0.09	0.05
Transformation du poisson	0.25	0.33	0.13	5.30	4.64	2.09	0.17	0.11	0.07
Exploration/extraction de pétrole et de gaz naturel	0.85	0.11	0.01	0.35	0.16	0.11	0.02	0.01	0.01
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel	0.46	0.19	0.14	4.00	2.42	1.35	0.19	0.07	0.06
Transport sur l'eau	0.35	0.13	0.11	7.00	2.60	2.02	0.30	0.06	0.09
Activités de soutien au transport	0.55	0.10	0.14	11.50	2.72	2.99	0.41	0.06	0.12
Tourisme et loisirs	0.40	0.30	0.15	11.00	6.00	3.57	0.28	0.22	0.13
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel	0.45	0.10	0.12	3.50	1.77	1.11	0.25	0.06	0.08
Construction de ports	0.40	0.20	0.13	6.00	2.00	1.68	0.26	0.07	0.08
Construction navale	0.47	0.08	0.12	11.65	1.37	2.73	0.34	0.03	0.09
Fabrication de bateaux	0.41	0.08	0.11	12.50	1.44	2.93	0.42	0.03	0.11
Défense nationale	0.45	0.35	0.18	5.45	2.50	1.67	0.45	0.07	0.13
Pêches et Océans	0.48	0.27	0.17	7.10	0.91	1.68	0.48	0.07	0.14
Autres ministères fédéraux	0.66	0.12	0.17	6.82	2.22	1.90	0.66	0.07	0.18
Ministères provinciaux	0.70	0.13	0.18	6.14	2.90	1.90	0.7	0.15	0.21
Universités	0.70	0.13	0.18	9.50	2.28	2.47	0.55	0.06	0.15
ONGE	0.65	0.06	0.16	10.00	3.54	3.26	0.40	0.10	0.13

Impact par 1\$ de production dans l'industrie. **Impact par million de \$ de production dans l'industrie.

Source: Statistiques Canada.

Tableau G-2: Nouvelle-Écosse

Activité maritime	PIB			Emplois			Revenu		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Pêche	0.52	0.12	0.17	7.18	2.05	2.31	0.37	0.06	0.12
Aquaculture	0.43	0.20	0.16	7.22	2.01	2.31	0.21	0.10	0.09
Transformation du poisson	0.24	0.29	0.14	7.89	4.61	3.13	0.18	0.13	0.09
Exploration/extraction de pétrole et de gaz naturel	0.85	0.06	0.03	0.55	1.38	0.48	0.04	0.05	0.03
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel	0.46	0.37	0.20	6.30	3.12	2.36	0.32	0.11	0.12
Transport sur l'eau	0.41	0.10	0.13	5.70	1.32	1.76	0.33	0.06	0.11
Activités de soutien au transport	0.54	0.20	0.19	13.27	1.75	3.76	0.47	0.07	0.15
Tourisme et loisirs	0.42	0.25	0.17	12.00	7.00	4.75	0.30	0.25	0.15
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel	0.50	0.30	0.21	3.50	1.75	1.31	0.24	0.06	0.08
Construction de ports	0.40	0.20	0.16	6.00	9.00	3.75	0.26	0.32	0.16
Construction navale	0.50	0.12	0.16	8.04	2.01	2.51	0.32	0.07	0.11
Fabrication de bateaux	0.40	0.16	0.15	9.00	2.81	2.95	0.22	0.06	0.08
Défense nationale	0.71	0.14	0.22	12.28	2.92	3.80	0.71	0.11	0.23
Pêches et Océans	0.50	0.28	0.20	7.60	1.23	2.21	0.50	0.07	0.16
Autres ministères fédéraux	0.70	0.15	0.22	6.20	3.10	2.33	0.70	0.09	0.22
Ministères provinciaux	0.70	0.15	0.22	5.54	6.76	3.08	0.70	0.18	0.25
Universités	0.71	0.12	0.22	9.72	2.70	3.11	0.55	0.07	0.17
ONGE	0.77	0.11	0.23	17.27	1.75	4.76	0.67	0.05	0.20

Impact par 1\$ de production dans l'industrie. **Impact par million de \$ de production dans l'industrie.

Source: Statistiques Canada.

Tableau G-3: Nouveau-Brunswick

Activité maritime	PIB			Emplois			Revenu		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Pêche	0.69	0.09	0.18	10.44	1.30	3.05	0.44	0.04	0.13
Aquaculture	0.31	0.16	0.11	4.62	2.70	1.90	0.13	0.08	0.06
Transformation du poisson	0.20	0.11	0.07	4.45	1.91	1.65	0.14	0.06	0.06
Exploration/extraction de pétrole et de gaz naturel									
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel									
Transport sur l'eau	0.40	0.10	0.12	4.00	2.54	1.70	0.20	0.13	0.09
Activités de soutien au transport	0.54	0.15	0.16	11.70	2.37	3.66	0.74	0.17	0.25
Tourisme et loisirs	0.40	0.20	0.14	13.00	9.00	5.72	0.33	0.32	0.18
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel									
Construction de ports	0.40	0.20	0.14	6.00	9.00	3.90	0.26	0.32	0.16
Construction navale	0.41	0.14	0.13	6.93	1.76	2.26	0.19	0.06	0.07
Fabrication de bateaux	0.41	0.09	0.12	10.00	1.07	2.88	0.61	0.03	0.18
Défense nationale									
Pêches et Océans	0.31	0.26	0.13	4.70	0.43	1.33	0.31	0.03	0.09
Autres ministères fédéraux	0.70	0.14	0.19	7.65	2.47	2.63	0.7	0.07	0.22
Ministères provinciaux	0.70	0.14	0.19	5.46	4.97	2.71	0.7	0.14	0.24
Universités	0.71	0.13	0.19	9.00	2.52	3.00	0.56	0.05	0.17
ONGE	0.70	0.05	0.17	13.00	1.37	3.74	0.55	0.03	0.16

Impact par 1\$ de production dans l'industrie. **Impact par million de \$ de production dans l'industrie.

Source: Statistiques Canada.

Tableau G-4: Île-du-Prince-Édouard

Activité maritime	PIB			Emplois			Revenu		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Pêche	0.62	0.07	0.14	6.26	1.38	2.06	0.45	0.05	0.13
Aquaculture	0.74	0.11	0.18	13.61	2.19	4.27	0.35	0.07	0.11
Transformation du poisson	0.14	0.31	0.09	9.10	5.36	3.90	0.19	0.11	0.08
Exploration/extraction de pétrole et de gaz naturel									
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel									
Transport sur l'eau	0.20	0.06	0.05	6.60	2.27	2.39	0.20	0.14	0.09
Activités de soutien au transport	0.46	0.13	0.12	6.00	2.66	2.34	0.15	0.07	0.06
Tourisme et loisirs	0.38	0.20	0.12	10.00	5.00	4.05	0.25	0.18	0.11
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel									
Construction de ports	0.40	0.20	0.13	7.00	7.00	3.78	0.31	0.25	0.14
Construction navale	0.41	0.06	0.10	2.70	0.73	0.93	0.09	0.02	0.03
Fabrication de bateaux	0.39	0.06	0.09	9.83	1.17	2.97	0.27	0.03	0.08
Défense nationale									
Pêches et Océans	0.31	0.26	0.12	4.70	0.43	1.39	0.31	0.07	0.10
Autres ministères fédéraux	0.70	0.13	0.17	8.92	2.36	3.05	0.51	0.05	0.14
Ministères provinciaux	0.70	0.13	0.17	6.76	4.86	3.14	0.33	0.12	0.11
Universités	0.74	0.14	0.18	14.00	2.56	4.47	0.59	0.05	0.16
ONGE	0.85	0.14	0.21	22.00	2.03	6.49	0.80	0.10	0.23

Impact par 1\$ de production dans l'industrie. **Impact par million de \$ de production dans l'industrie.

Source: Statistiques Canada.

Tableau G-5: Québec

Activité maritime	PIB			Emplois			Revenu		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Pêche	0.60	0.13	0.25	5.85	1.95	2.89	0.38	0.08	0.17
Aquaculture	0.60	0.18	0.27	5.92	2.53	3.13	0.17	0.08	0.09
Transformation du poisson	0.20	0.23	0.15	3.50	1.77	1.95	0.14	0.06	0.07
Exploration/extraction de pétrole et de gaz naturel									
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel									
Transport sur l'eau	0.45	0.17	0.21	6.00	2.81	3.26	0.34	0.12	0.17
Activités de soutien au transport	0.52	0.35	0.30	7.60	4.03	4.30	0.32	0.13	0.17
Tourisme et loisirs	0.51	0.35	0.29	12.00	8.00	7.40	0.32	0.29	0.23
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel									
Construction de ports	0.40	0.20	0.20	6.00	4.00	3.70	0.26	0.14	0.15
Construction navale	0.40	0.14	0.18	15.00	6.74	8.04	0.70	0.23	0.34
Fabrication de bateaux	0.38	0.19	0.19	6.76	2.61	3.47	0.25	0.09	0.13
Défense nationale	0.88	0.12	0.34	14.20	1.50	5.81	0.88	0.08	0.36
Pêches et Océans	0.44	0.12	0.19	6.50	1.14	2.83	0.44	0.06	0.19
Autres ministères fédéraux	0.41	0.12	0.18	6.88	4.95	4.38	0.41	0.12	0.20
Ministères provinciaux	0.30	0.13	0.15	6.81	5.00	4.37	0.3	0.13	0.16
Universités	0.75	0.14	0.30	9.40	2.26	4.31	0.56	0.07	0.23
ONGE	0.74	0.13	0.30	16.04	2.00	6.67	0.62	0.02	0.24

Impact par 1\$ de production dans l'industrie. **Impact par million de \$ de production dans l'industrie.

Source: Statistiques Canada.

Tableau G-6: Colombie-Britannique

Activité maritime	PIB			Emplois			Revenu		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Pêche	0.45	0.16	0.21	1.39	2.10	1.08	0.26	0.10	0.13
Aquaculture	0.27	0.30	0.19	3.97	4.16	2.52	0.12	0.15	0.09
Transformation du poisson	0.30	0.20	0.17	6.12	2.24	2.59	0.17	0.09	0.09
Exploration/extraction de pétrole et de gaz naturel									
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel									
Transport sur l'eau	0.45	0.20	0.22	5.00	2.49	2.32	0.30	0.11	0.14
Activités de soutien au transport	0.52	0.16	0.23	6.96	3.62	3.28	0.32	0.12	0.15
Tourisme et loisirs	0.43	0.30	0.25	10.00	5.00	4.65	0.35	0.18	0.19
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel									
Construction de ports	0.40	0.30	0.24	6.00	5.00	3.41	0.26	0.18	0.15
Construction navale	0.47	0.16	0.21	6.21	2.18	2.60	0.33	0.09	0.15
Fabrication de bateaux	0.41	0.15	0.19	4.39	2.04	1.99	0.16	0.08	0.08
Défense nationale	0.82	0.10	0.31	13.95	1.80	4.88	0.82	0.06	0.31
Pêches et Océans	0.47	0.29	0.26	7.16	1.35	2.64	0.47	0.07	0.19
Autres ministères fédéraux	0.65	0.18	0.28	7.00	3.08	3.12	0.65	0.10	0.26
Ministères provinciaux	0.70	0.15	0.29	3.51	8.44	3.70	0.7	0.26	0.34
Universités	0.74	0.15	0.30	11.43	1.79	4.10	0.58	0.05	0.22
ONGE	0.77	0.10	0.30	13.89	1.49	4.77	0.67	0.05	0.25

Impact par 1\$ de production dans l'industrie. **Impact par million de \$ de production dans l'industrie.

Source: Statistiques Canada.

ANNEXE H: QUANTIFICATION DES ACTIVITÉS MARITIMES

Secteur	Industrie	Estimation	Inclusions et exclusions
Poissons et fruits de mer	Pêche	Bonne	
	Aquaculture	Bonne	
	Transformation	Bonne	
	Marketing et distribution	Sous-estimée	Non prises en compte dans cette étude.
	Pêche de subsistance	Sous-estimée	Portée et importance inconnues. Compilation non systématique des données.
Pétrole et gaz naturel	Exploration et extraction	Bonne	
	Services de soutien	Bonne	
	Raffineries	Sous-estimée	Non quantifiées en raison d'un manque de données.
	Transport par pipeline	Bonne	
Transport maritime	Transport de marchandises et de passagers	Sous-estimée	La navigation « à son propre compte » est exclue.
	Activités de soutien au transport maritime	Bonne	Estimation basée sur des données historiques.
Tourisme et loisirs	Pêche sportive	Conservatrice	
	Voyages à bord de navires de croisière	Conservatrice	
	Tourisme et loisirs côtiers	Conservatrice	Estimations basées sur plusieurs sources de données.
Construction maritime	Ports et ouvrages maritimes.	Sous-estimée	La construction dans les ports et les marinas privés est exclue.

Secteur	Industrie	Estimation	Inclusions et exclusions
	Installations pétrolières et gazières	Surestimée	Aucune distinction entre les activités de fabrication et l'aménagement d'installations, de sorte qu'on exagère les activités de construction véritables.
	Autres (câble, énergie renouvelable, etc.)	Sous-estimée	Non prises en compte dans cette étude.
Fabrication dans le domaine maritime	Systèmes de navigation et de guidage	Aucune estimation	Non quantifiées en raison de l'absence de données spécifiques au secteur maritime.
	Construction de navires et de bateaux	Bonne	Aucune distinction claire entre les activités de construction à des fins maritimes et pour l'eau douce.
	Fabrication dans le domaine de la haute technologie	Aucune estimation	Non prises en compte dans cette étude.
Services	Services professionnels/consultation dans le domaine de l'environnement	Aucune estimation	Non prises en compte dans cette étude.
	Services de haute technologie	Sous-estimée	Non prises en compte dans cette étude.
Gouvernement fédéral	Défense nationale	Sous-estimée	Le système de comptabilisation limite la capacité d'identifier les dépenses dans le domaine maritime.
	Pêches et Océans	Bonne	Ajustées en fonction du programme sur l'eau douce.
	Transports Canada	Bonne	
	Environnement Canada	Bonne	

Secteur	Industrie	Estimation	Inclusions et exclusions
	Parcs Canada	Bonne	
	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie	Bonne	
	Affaires indiennes et du Nord Canada	Bonne	
	Ressources naturelles Canada	Bonne	
	Agence canadienne d'inspection des aliments	Bonne	
Gouvernements des provinces/territoires	Pêche et aquaculture	Bonne	
	Transport/traversiers	Bonne	
	Énergie	Bonne	
	Tourisme	Bonne	
Gouvernements municipaux		Aucune estimation	Non prises en compte dans cette étude.
Universités et recherche	Universités et recherche	Sous-estimée	Les universités et les programmes ne sont pas tous couverts.
Domaine sans but lucratif	ONGE	Sous-estimée	Les organisations ne sont pas toutes représentées et on ne tient pas nécessairement compte de toutes les dépenses dans le domaine maritime.