

# RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT MARITIME AU PORT DE TORONTO



# TABLE DES MATIÈRES

À PROPOS DE CE RAPPORT	1
INTRODUCTION	2
CHAPITRE I MÉTHODOLOGIE	3
1. SCHÉMATISATION DES RETOMBÉES	5
2. RETOMBÉES PAR SECTEUR	6
3. RÉSUMÉ DE LA MÉTHODOLOGIE	7
4. MARCHANDISES INCLUSES DANS L'ANALYSE	9
5. ESTIMATION DU TONNAGE	9
6. EXTRAPOLATION DES MODÈLES DE RETOMBÉES DES 41 PORTS POUR MESURER LES RETOMBÉES DE TOUT LE RÉSEAU	
CHAPITRE II RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE L'ACTIVITÉ DU PORT DE TORONTO	10
1. INCIDENCE SUR L'EMPLOI	10
2. INCIDENCE SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES	10
3. INCIDENCE SUR LE REVENU DES PARTICULIERS ET LES ACHATS LOCAUX	11
4. RETOMBÉES FISCALES FÉDÉRALES, PROVINCIALES ET MUNICIPALES	11
MARTIN ASSOCIATES	12

# À PROPOS DE CE RAPPORT

*Un rapport intitulé Retombées économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent a été publié en juillet 2023. Il a été préparé par Martin Associates, une firme de Lancaster (Pennsylvanie), à la demande d'un consortium d'acteurs états-uniens et canadiens du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent.<sup>1</sup> Les commanditaires de l'étude sont : la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, l'American Great Lakes Ports Association, la Chambre de commerce maritime, la Lake Carriers' Association et la Fédération maritime du Canada.*

*L'analyse rend compte des retombées économiques du transport de fret maritime sur le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, qu'il s'agisse de commerce intérieur aux États-Unis ou au Canada, de commerce binational entre les deux pays, ou de transport international entre la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent et des destinations outre-mer.*

*Sont présentées les retombées économiques totales pour l'année 2022 à l'échelle de la région binationale, des pays et des États ou provinces.*

*Le présent rapport, intitulé Retombées économiques du transport maritime au Port de Toronto, met en évidence l'impact économique du passage de marchandises et de navires par le Port de Toronto.*

# INTRODUCTION

Au début de la colonisation par les Européens, on circulait déjà sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Certaines villes de la région des Grands Lacs étaient à l'origine des postes de traite établis le long de cette gigantesque « autoroute maritime », qui a facilité le commerce à une époque où il n'y avait ni routes ni chemins de fer. C'est ce lien avec l'eau qui a permis le développement de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, région qui est aujourd'hui le centre industriel et agricole des États-Unis et du Canada.

Ces deux derniers siècles, la voie navigable a bénéficié des avancées réalisées dans le domaine de la navigation, tant aux États-Unis qu'au Canada. C'est en 1829 que fut inauguré le canal Welland, qui relie les lacs Ontario et Érié et permet de contourner les chutes Niagara. Les écluses du Sault ont quant à elles rendu navigable la rivière Ste-Marie, qui relie le lac Supérieur aux quatre Grands Lacs inférieurs et à la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est grâce à cette voie que le fleuve Saint-Laurent a été « apprivoisé » et que les navires peuvent, depuis 1959, partir du lac Ontario pour rejoindre l'océan Atlantique.

S'étendant sur 3 700 kilomètres (2 300 miles) au cœur de l'Amérique du Nord, ce réseau de navigation intérieure pour navires à fort tirant d'eau est le plus long réseau de ce type au monde. Ce corridor commercial binational vient compléter le réseau ferroviaire et routier de la région, et offre aux clients une solution économique, sûre, fiable et écologique pour le transport de matières premières, de produits agricoles et de produits manufacturés entre les marchés nationaux et mondiaux. Sont notamment transportés ainsi du minerai de fer, du charbon, de l'acier, de l'aluminium, des machines, de la pierre, du ciment, des céréales, du sucre, des engrais, du sel de voirie, des produits pétroliers et des cargaisons conteneurisées. Bref, de quoi produire les essentiels du quotidien : de la nourriture et des articles de maison; des bâtiments, des usines, des routes et des ponts; des véhicules et des avions; et l'énergie pour alimenter nos villes et villages.

Trois groupes d'exploitants de navires utilisent cette voie navigable : des transporteurs intérieurs états-uniens (les « laquiers des États-Unis »), qui desservent les ports des Grands Lacs; des transporteurs intérieurs canadiens (les « laquiers du Canada »), qui naviguent entre les ports des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent et dans les eaux côtières du Canada; et des exploitants de navires océaniques (les « salés »), qui circulent entre les ports de la région et les destinations outre-mer. Ces transporteurs desservent plus de 110 ports du réseau situés dans les huit États des Grands Lacs et dans les provinces de l'Ontario et du Québec.

Outre le personnel des écluses, des navires et des ports, de nombreux fournisseurs de services maritimes veillent à la sûreté, à la fiabilité et à l'efficacité du transport de marchandises. Citons notamment les arrimeurs, employés d'entrepôts, transitaires, débardeurs, opérateurs de grues, agents maritimes, entreprises de dragage, pilotes, chauffeurs de camion, cheminots des ports, exploitants de remorqueur et ouvriers des chantiers navals.

Destiné au milieu de la navigation, aux planificateurs en transports, aux responsables des politiques gouvernementales et au grand public, le présent rapport se veut une évaluation réaliste des retombées du transport maritime commercial au Port de Toronto.

# CHAPITRE I

## MÉTHODOLOGIE

*Vous trouverez dans cette section une description de la méthodologie utilisée pour produire le rapport intitulé Retombées économiques du transport maritime dans la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, publié en juillet 2023. Les retombées économiques propres au Port de Toronto mentionnées dans cette étude de grande envergure sur la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent ont été isolées et traitées séparément dans le présent document. Les retombées ont été mesurées pour l'année 2022.*

Le réseau formé par les Grands Lacs, les canaux qui les relient et le fleuve Saint-Laurent s'étend de Duluth, au Minnesota (son extrémité ouest) jusqu'à l'Est du Québec. La présente analyse rend compte des retombées économiques du passage de marchandises et de navires dans tous les terminaux maritimes le long de ce corridor de transport, qui traverse les États du Minnesota, du Wisconsin, de l'Illinois, de l'Indiana, du Michigan, de l'Ohio, de la Pennsylvanie et de New York ainsi que les provinces de l'Ontario et du Québec. Étaient visés tant les terminaux appartenant à des administrations portuaires publiques (p. ex., municipalités, comtés ou organismes portuaires indépendants) que les terminaux détenus et exploités par des sociétés privées.

La méthodologie utilisée pour les besoins de cette étude repose sur une analyse d'un groupe cadre de 41 ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent situés au Canada et aux États-Unis. Les 41 ports en question sont répertoriés dans le **tableau I-1**.

L'équipe chargée de l'étude a mené des entrevues approfondies dans chacun de ces ports, auprès d'exploitants de terminaux maritimes, de prestataires de services, de compagnies de chemin de fer, de locataires d'installations portuaires et de divers autres intervenants. Les sources suivantes ont permis de sélectionner les entreprises approchées dans le cadre de cette enquête :

- *Greenwood's Guide to Great Lakes Shipping*
- Répertoires des ports
- Entrevues avec des représentants des administrations portuaires des 41 ports
- Listes complémentaires fournies par les parties concernées

1 Composition du consortium : Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS), Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMML), American Great Lakes Ports Association (AGLPA), Chambre de commerce maritime (CCM), Lake Carriers' Association (LCA) et Fédération maritime du Canada.

## TABLEAU I-1

### PORTS VISÉS PAR L'ÉTUDE

#### Ports des États-Unis (19) Ports du Canada (22)

Ashtabula	Baie-Comeau
Burns Harbor	Bécancour
Calcite	Goderich
Chicago	Hamilton
Cleveland	Havre-Saint-Pierre
Conneaut	Johnstown
Détroit	Meldrum Bay
Duluth	Montréal
Érié	Nanticoke
Green Bay	Oshawa
Lorain	Port Alfred
Milwaukee	Port-Cartier
Monroe	Québec
Muskegon	Saguenay
Oswego	Sarnia
Rivière Saginaw	Sept-Îles
Superior	Sorel
Toledo	Thunder Bay
Two Harbors	Toronto
	Trois-Rivières
	Valleyfield
	Windsor

Au total, près de 800 entreprises responsables de plus de 1 100 opérations dans la région ont été recensées. Toutes ont été contactées par téléphone pour obtenir les données nécessaires à l'évaluation des retombées directes et à la création d'un modèle pour chacun des ports.

Ces entreprises ont fourni des données sur ce qui suit :

- Emploi
- Revenu
- Chiffre d'affaires
- Achats locaux
- Particularités de fonctionnement des terminaux :
  - Répartition modale
  - Flux de distribution dans l'arrière-pays
  - Prix du transport routier et ferroviaire
  - Particularités des dépôts de rails

Pour mesurer les retombées du trafic de fret dans les ports et les terminaux privés non inclus dans le groupe cadre de 41 ports, Martin Associates a mis au point des prototypes de modèles de retombées économiques.

Ces modèles ont servi à extrapoler à l'échelle des États ou des provinces les retombées de l'activité des ports, ce qui a permis d'inclure le tonnage de marchandises de tous les terminaux maritimes d'un État ou d'une province donné(e).

Les retombées économiques ont été calculées à partir du tonnage manutentionné. Le terme « manutentionné » se rapporte aussi bien aux marchandises expédiées (exportées) d'un port du réseau qu'aux marchandises reçues (importées) dans un port du réseau. Comme une activité économique est générée chaque fois qu'un chargement est manutentionné, on considère, dans le cadre de la présente étude, que les cargaisons acheminées d'un port à l'autre de la région sont manutentionnées deux fois. En revanche, celles qui sont transportées entre des ports de la région et des ports d'outre-mer ne sont manutentionnées qu'une seule fois (dans la région).

# 1. SCHÉMATISATION DES RETOMBÉES

Les activités liées au fret maritime dans les terminaux portuaires contribuent aux économies locales, régionales, étatiques/provinciales et nationales, car elles génèrent des revenus pour les entreprises qui proposent des services aux navires et des services de manutention dans ces terminaux.

Ces entreprises, pour leur part, emploient et rémunèrent un certain nombre de personnes, et paient des taxes et impôts aux gouvernements fédéraux et étatiques/provinciaux, ainsi qu'aux administrations municipales. Schématisant les bénéfices de l'activité des terminaux portuaires pour ces économies, le **tableau I-2** montre bien qu'on ne peut limiter à un seul chiffre les retombées économiques des activités portuaires, qui sont vastes : chiffre d'affaires des entreprises, emplois, revenu des particuliers, et taxes et impôts.

À noter que ces retombées ne s'additionnent pas. Par exemple, les revenus des particuliers et le chiffre d'affaires des entreprises étant liés, le fait de les additionner entraînerait une double comptabilisation.

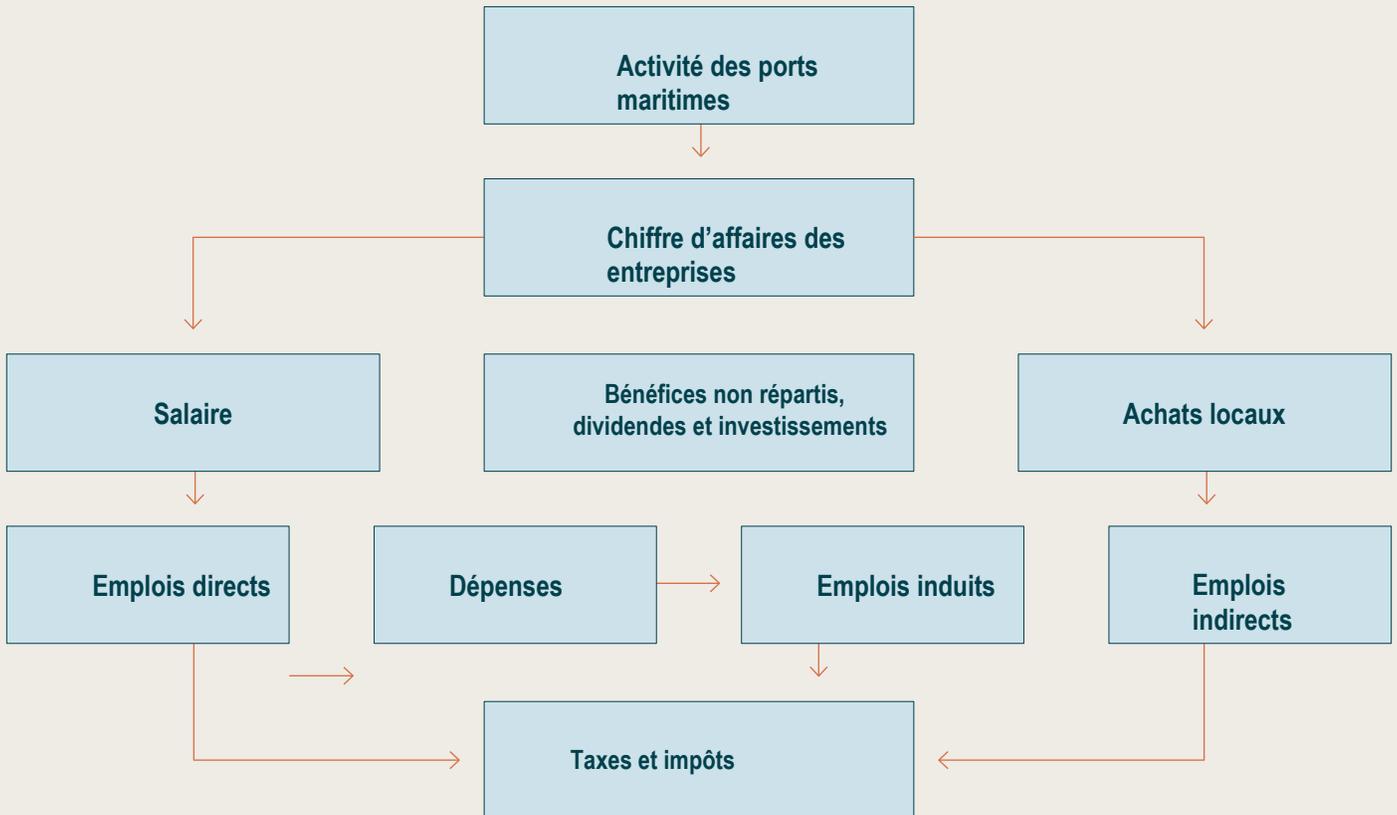
Le rapport évalue également la valeur de l'activité économique totale, définie plus tard dans ce chapitre.

## 1.1. RETOMBÉES SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES

D'entrée de jeu, les activités portuaires génèrent des revenus pour les entreprises qui y fournissent des services. Ces revenus sont redistribués dans l'économie de toutes sortes de façons : embauches, achats de biens et de services, ou encore paiement de taxes et impôts fédéraux, provinciaux/étatiques et municipaux. L'argent restant peut servir à payer les actionnaires, à effacer une dette ou à faire des investissements, ou encore être conservé sous forme de bénéfices non répartis. Néanmoins, ne restent définitivement dans l'économie locale que les salaires versés aux employés locaux, les achats locaux faits par des particuliers ou des entreprises dépendant directement des ports maritimes, le produit des taxes et impôts fédéraux, provinciaux/étatiques et municipaux, les loyers versés aux administrations portuaires, et les droits de bassin et de quai que paient les compagnies de navigation aux administrations portuaires.

**TABLEAU I-2**

SCHÉMATISATION DES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DES ACTIVITÉS MARITIMES



## 1.2. RETOMBÉES SUR L'EMPLOI

L'emploi est mesuré en équivalents temps plein (ETP) – un ETP correspondant à 2 080 heures par année pour un travailleur à temps plein. On distingue trois niveaux de répercussions de l'activité portuaire sur l'emploi :

- **Emplois directs** — Emplois découlant directement de l'activité portuaire. Les emplois directs générés par le fret maritime incluent notamment les postes dans les sociétés ferroviaires et de camionnage transportant les marchandises entre leurs lieux de provenance ou de destination dans l'arrière-pays et les terminaux maritimes, ou encore les postes de débardeurs, d'agents maritimes, de transitaires, d'arrimeurs, etc. À noter que les emplois dits « directs » sont ceux qui risqueraient d'être rapidement supprimés si les terminaux maritimes venaient à cesser leurs activités.
- **Emplois induits** — Emplois créés à l'échelle locale, régionale et nationale parce que les gens qui occupent des emplois dépendant directement des activités portuaires achètent avec leur salaire des biens et des services dans les environs, par exemple pour se nourrir, se loger ou se vêtir. Ces emplois induits sont occupés par des habitants de la région, car ils dépendent des achats locaux et régionaux.
- **Emplois indirects** — Emplois créés dans la région du fait des achats de biens et services par des entreprises (et non par des particuliers). Le nombre de ces emplois est estimé sur la base des données sur les achats locaux fournies par les 800 entreprises interrogées dans le cadre de cette étude. Il s'agit notamment de postes dans des entreprises de fournitures de bureau, dans des entreprises d'entretien et de réparation, ou encore chez des fournisseurs de pièces ou d'équipement.

## 1.3. RETOMBÉES SUR LE REVENU DES PARTICULIERS

Les retombées sur le revenu des particuliers désignent ici les traitements et salaires (avantages sociaux exclus) des personnes dont l'emploi est directement relié aux activités portuaires, et leurs dépenses pour l'achat de biens et services dans la région. Ces dépenses, qui créent de l'emploi (emplois « induits »), sont estimées en fonction d'un multiplicateur des revenus des particuliers, qui correspond au pourcentage des achats effectués par des particuliers dans l'État ou la province où se situe le port. Leurs répercussions varient d'une région à l'autre : elles sont plus importantes dans les régions qui produisent une part assez importante des biens et services consommés par les résidents, et plus faibles dans celles qui importent une grande partie de ces biens et services (car l'argent des particuliers « sort » alors de la région). Les revenus directs constituent un pan des retombées locales puisqu'ils sont touchés par les personnes dont l'emploi dépend directement de l'activité portuaire.

## 1.4. RETOMBÉES FISCALES

« Retombées fiscales » s'entend des taxes et impôts versés aux gouvernements fédéraux et étatiques/provinciaux, ainsi qu'aux administrations municipales, par les entreprises et les particuliers dont l'emploi dépend directement de l'activité des terminaux portuaires, ou en découle (emplois induits et indirects).

## 1.5. ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE TOTALE

Dans le présent rapport, la valeur de l'activité économique totale dépend de trois facteurs : le chiffre d'affaires direct des entreprises fournissant des services aux navires et des services de manutention de fret, la dépense des salaires directs et les dépenses de consommation. Sur le plan des retombées économiques, la dépense des salaires et les salaires directs s'additionnent; le chiffre d'affaires des entreprises est quant à lui un facteur à part. Enfin, le chiffre d'affaires des entreprises servant à payer les salaires directs des particuliers ainsi que les achats, taxes et impôts des entreprises, inclure ces éléments dans le calcul de l'activité économique totale reviendrait à les comptabiliser en double.

## 2. RETOMBÉES PAR SECTEUR

Ces quatre types de retombées économiques s'étendent à divers secteurs d'activités des économies locales, régionales, étatiques ou provinciales et nationales. L'activité des terminaux portuaires a une incidence sur quatre secteurs distincts :

- Transport de surface
- Services maritimes
- Expéditeurs/destinataires utilisant le port
- Administrations portuaires/autorités de la Voie maritime

Chaque secteur d'activités s'accompagne de son lot d'intervenants. Dans le cadre de l'étude, on a estimé les retombées pour chacun d'eux. Vous trouverez ci-après une présentation des quatre secteurs pour lesquels les retombées économiques ont été analysées, ainsi qu'une description des principaux acteurs de ces secteurs.

### 2.1. TRANSPORT DE SURFACE

Ce secteur englobe le transport par train et par camion. Les sociétés ferroviaires et de camionnage transportent les diverses marchandises entre leurs lieux de provenance ou de destination dans l'arrière-pays et les terminaux maritimes.

### 2.2. SERVICES MARITIMES

La manutention du fret maritime dans les ports et terminaux maritimes est un moteur d'activité économique pour divers secteurs locaux, que l'on peut classer de la manière suivante :

- **Exploitants de terminaux** : Entreprises engageant de la main-d'œuvre pour charger et décharger des navires, transférer de la marchandise à bord de trains ou de camions, et assurer le tri, le rassemblement dans des lieux de transit et l'entreposage de courte ou longue durée des marchandises.
- **Débardeurs** : Membres de l'Association internationale des débardeurs, de l'International Union of Operating Engineers, de la Fraternité internationale des teamsters et du Syndicat des Métallos, ainsi que débardeurs non syndiqués dont le travail consiste à charger et à décharger de la marchandise.

- **Remorqueurs** : Entreprises offrant des services de remorquage pour aider les navires au moment de l'entrée au bassin et de la sortie du bassin.
- **Pilotes** : Entreprises et organisations offrant aux navires des services d'assistance à la navigation, conformément aux lois des États-Unis et du Canada.
- **Agents** : Entreprises proposant des services pour les navires et l'équipage, notamment en lien avec la documentation requise pour déclarer et expédier un navire en douane, la rémunération de l'équipage et le ravitaillement en nourriture et en matériel.
- **Services maritimes** : Divers fournisseurs de services, comme les approvisionneurs qui ravitaillent les navires en nourriture, en fournitures et en équipement; les experts maritimes qui inspectent navires et marchandises et fournissent des estimations aux fins d'assurance; les exploitants de vedettes qui transportent l'équipage entre le navire et la rive; et les sociétés de ravitaillement en combustible de soute.
- **Transitaires** : Sociétés proposant des services de gestion et de logistique en matière de transport, et de coordination des opérations de transport maritime et terrestre des marchandises.
- **Pouvoirs publics** : Agences gouvernementales fédérales et locales responsables des services propres à la manutention du fret et à la navigation, notamment le U.S. Army Corps of Engineers, le département de la sécurité intérieure des États-Unis, le U.S. Customs and Border Protection, la garde côtière du Canada et des États-Unis et l'Agence des services frontaliers du Canada.
- **Réparateurs de navires** : Entreprises fournissant des services de construction et de réparation de navires, aussi bien selon un calendrier préétabli qu'en cas d'urgence.
- **Exploitants de laquiers** : Membres d'équipage et personnel de gestion basé au siège des exploitants de navires des États-Unis et du Canada transportant des marchandises sur les Grands Lacs.
- **Exploitants de chalands** : Membres d'équipage et personnel de gestion basé au siège des exploitants de chalands des États-Unis et du Canada transportant des marchandises sur les Grands Lacs.

### 2.3. EXPÉDITEURS ET DESTINATAIRES

Ce secteur regroupe les propriétaires de cargaisons qui expédient ou reçoivent des marchandises à un port donné. Étant donné qu'elles dépendent des ports en question, ces entreprises sont généralement installées à proximité de ceux-ci.

### 2.4. ADMINISTRATIONS PORTUAIRES/AUTORITÉS DE LA VOIE MARITIME

Ce secteur regroupe les différentes administrations portuaires du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent et du fleuve Saint-Laurent; le personnel de la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS) des États-Unis et de la Corporation de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) du Canada; et les éclusiers du réseau – y compris ceux des écluses du Sault, qui relie les lacs Supérieur et Huron.

## 3. RÉSUMÉ DE LA MÉTHODOLOGIE

Sont synthétisées dans cette partie les méthodes employées pour analyser les retombées économiques de la navigation et du transport de fret sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent.

### 3.1. COLLECTE DE DONNÉES

L'approche de Martin Associates repose essentiellement sur la collecte de données de référence auprès d'entreprises fournissant des services dans les ports et les terminaux. Pour pouvoir assurer l'exactitude de ces données et être en mesure de les défendre, la firme a interrogé près de 800 entreprises fournissant des services sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent.

Dans la plupart des cas, plusieurs personnes d'une même entreprise ont été interrogées.

Les données ainsi recueillies ont servi à la création d'un modèle de retombées opérationnelles pour chacun des 41 ports, ainsi que de modèles permettant d'extrapoler les retombées à l'échelle des États et des provinces.

### 3.2. EMPLOIS DIRECTS, REVENUS ET TAXES ET IMPÔTS

Les résultats de ces entrevues ont ensuite servi à établir les retombées de référence en matière d'emplois directs et de revenus pour les secteurs d'activités et les catégories d'emplois liés au passage de marchandises par les terminaux maritimes des 41 circonscriptions portuaires pour lesquelles des modèles de retombées ont été créés.

Le total des retombées fiscales étatiques/provinciales et municipales générées par le trafic de fret sur le Saint-Laurent a été estimé en fonction de diverses sources : indices de revenu établis par la Tax Foundation et l'enquête *State and Local Government Finances* du U.S. Census Bureau pour les États-Unis; et données de l'Agence du revenu du Canada, du CANSIM et de l'Institut Broadbent pour le Canada.

### 3.3. RETOMBÉES INDUITES

Les retombées induites sont celles qui découlent des achats effectués par des personnes dont l'emploi dépend directement de l'activité des ports et terminaux : ces travailleurs dépensent une partie de leurs revenus pour l'achat de biens et de services, tant dans la région qu'à l'extérieur de celle-ci, ce qui crée de l'emploi (les « emplois induits »).

Pour estimer le nombre d'emplois induits ainsi créés dans les 19 ports des Grands Lacs aux États-Unis, l'équipe responsable de l'étude a mis au point un multiplicateur des revenus des particuliers (pour chaque État où l'on trouve un port) à partir des données fournies par la Regional Income Division du U.S. Bureau of Economic Analysis. C'est de ce multiplicateur que l'on s'est servi pour estimer, pour chaque État, les revenus des particuliers découlant des activités portuaires dans la région des Grands Lacs.

Une portion de ces revenus a ensuite été affectée aux achats locaux (conformément aux données de consommation des différents États), à la lumière de la *Consumer Expenditure Survey* menée en 2022 par le U.S. Bureau of Labor Statistics. On a alors converti ces achats locaux en emplois induits par État dans le commerce de détail ou en gros, en tenant compte des ratios emplois-ventes des industries en amont. Une portion des achats au détail a été affectée aux achats en gros, d'après les données issues de l'Economic Census mené en 2017 par le U.S. Census Bureau. On y a ensuite appliqué le ratio emplois-ventes du secteur de la vente en gros. Chacun des ratios a été établi en fonction des données propres à chacun des ports.

Pour estimer le nombre d'emplois induits associés au transit de marchandises dans les 22 ports canadiens, Martin Associates s'est servie des multiplicateurs des salaires de particuliers pour le secteur du transport maritime de l'Ontario et du Québec, calculés par la Division des comptes des industries de Statistique Canada. La firme a ensuite ventilé les dépenses par type (aliments consommés à la maison et au restaurant, logement, vêtements, mobilier, transport, soins médicaux, etc.) et par province, selon les données fournies par Statistique Canada (données de référence de 2022). C'est aussi cet organisme qui a fourni à Martin Associates les ratios emplois-ventes par province pour les industries en amont (modèles d'entrées-sorties provinciaux, 2018).

Ces ratios comprenaient les retombées de la dépense des salaires dans les commerces de détail et de gros. Les dépenses de consommation personnelles liées aux activités portuaires ont ensuite été combinées à ces multiplicateurs d'emplois afin d'estimer les retombées de « consommation » induites pour chacune des provinces abritant les 22 ports canadiens.

Pour estimer les retombées induites « non liées à la consommation », c'est-à-dire dans les secteurs gouvernementaux, de l'éducation et des services sociaux notamment, a été établi un ratio des emplois dans ces secteurs de services clés et des emplois totaux dans les États ou les provinces. On a ensuite multiplié ce ratio par le nombre d'emplois directs et induits par la consommation pour estimer le nombre total d'emplois directs et induits créés.

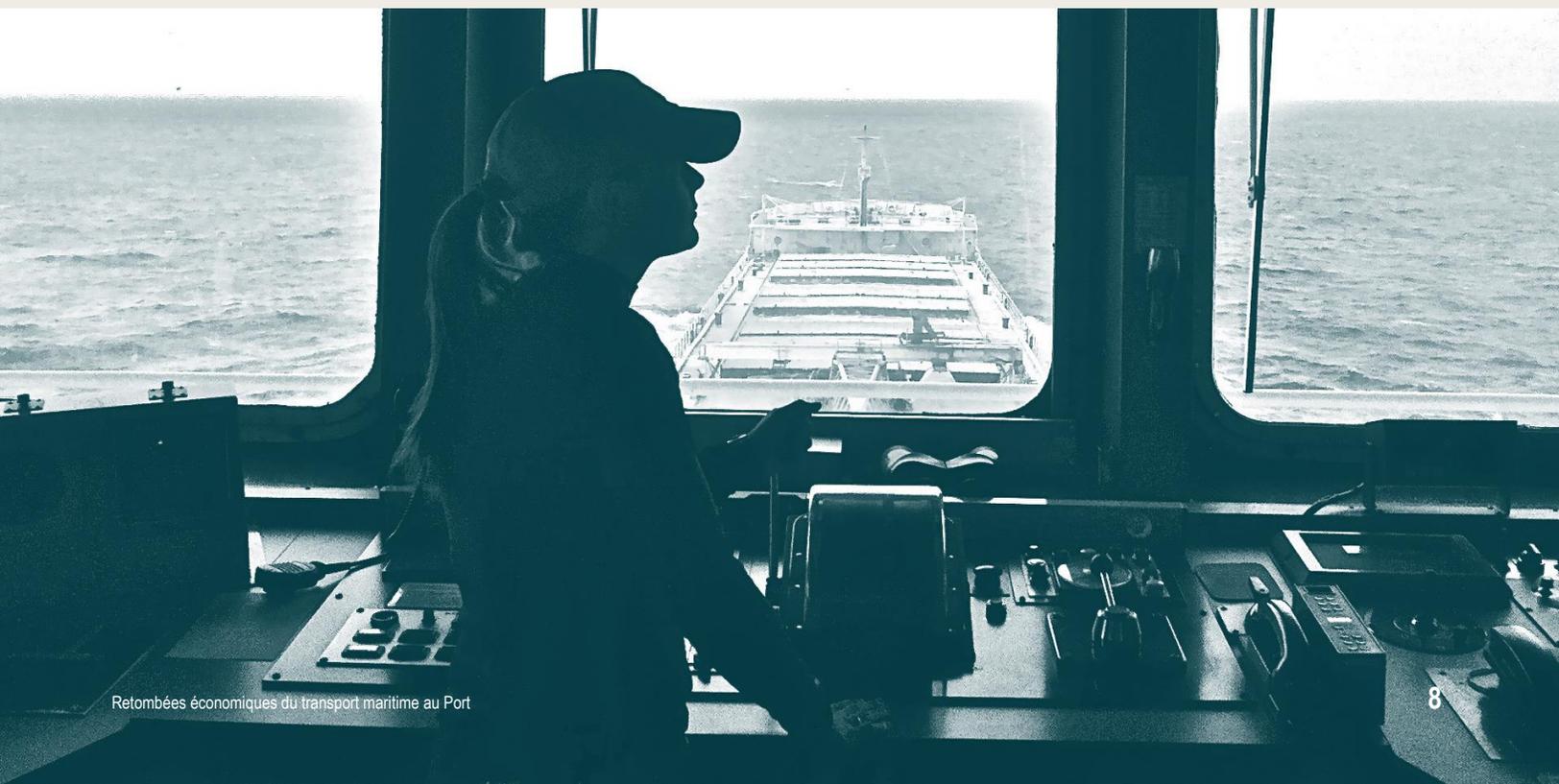
Les retombées de la dépense des salaires comprennent non seulement le salaire et les traitements des personnes employées pour fournir des biens et des services aux travailleurs directs, mais aussi la valeur des achats. Par conséquent, il n'est pas possible de simplement diviser les dépenses ou les achats locaux par le nombre d'emplois induits pour estimer le revenu des travailleurs occupant des emplois induits, car on obtiendrait un chiffre trop élevé.

Ainsi, un modèle de retombées distinct a été créé pour chacun des 41 ports.

### 3.4. EMPLOIS INDIRECTS

Des emplois indirects sont générés dans les régions par les achats des entreprises dont les activités dépendent directement du passage de marchandises et de navires par les ports et les terminaux maritimes (p. ex., expéditeurs et destinataires). Ces entreprises achètent des biens tels que des fournitures et du matériel de bureau, mais aussi des services (entretien et réparation, communications et services publics, transports, services professionnels). Pour estimer les retombées économiques indirectes, des données sur les achats locaux – ventilées par type d'achats – ont été recueillies auprès des entreprises interrogées. On les a ensuite combinées aux ratios emplois-ventes dans les industries locales en amont, établis à la lumière du *Regional Input-Output Modeling System* (RIMS II) du U.S. Bureau of Economic Analysis pour les ports des États-Unis, et calculés par la Division des comptes des industries de Statistique Canada pour les ports canadiens. Les ratios d'emplois indirects tiennent également compte des effets d'entraînement dans les États et les provinces dus aux multiples chaînes d'approvisionnement, nécessaires pour fournir les biens et services achetés. Sont aussi le fruit d'estimations les revenus indirects, les achats locaux et les taxes et impôts.

Un modèle des retombées indirectes distinct a été élaboré pour chacun des 41 ports, de même que pour chaque État et province.



## 4. MARCHANDISES INCLUSES DANS L'ANALYSE

Les retombées économiques ont été estimées pour les marchandises suivantes manutentionnées dans les terminaux maritimes du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent et du fleuve Saint-Laurent.

- Conteneurs
- Produits en acier
- Marchandises diverses (excepté l'acier)
- Minerai de fer
- Céréales
- Pierre et agrégats
- Ciment
- Sel
- Autres marchandises sèches en vrac
- Autres liquides en vrac
- Charbon
- Produits pétroliers

Les retombées liées à des marchandises ou activités n'entrant pas dans les catégories susmentionnées sont reportées dans la catégorie « Non affecté », qui englobe les emplois à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, à la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, au U.S. Customs and Border Protection, à la garde côtière du Canada et des États-Unis, et au U.S. Army Corps of Engineers (emplois rattachés aux districts des Grands Lacs), les emplois dans le secteur de la réparation et de la construction de navires, et une partie des emplois du secteur de la construction maritime, pour ne nommer que ceux-là.

Les retombées des croisières n'ont pas été incluses dans l'analyse, mais celles de l'activité des traversiers, oui.

## 5. ESTIMATION DU TONNAGE

Il n'existe actuellement aucune source de données unique pour le fret maritime sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Ainsi, pour pouvoir calculer avec précision le tonnage de marchandises transitant par cette voie navigable, il a fallu procéder à une vaste collecte de données. La Chambre de commerce maritime (CCM) a fourni une liste détaillée des mouvements de port à port par marchandise pour les navires battant pavillon canadien. La Lake Carriers' Association (LCA) a fourni une liste similaire des mouvements de port à port par marchandise et par port pour le tonnage transporté sur des navires arborant le pavillon des États-Unis. Le tonnage par marchandise et par port, transporté par des navires océaniques et par des laquiers sur la Voie maritime du Saint-Laurent, a quant à lui été fourni par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. Enfin, Martin Associates a recueilli des données sur le tonnage par port et terminal maritime privé auprès des administrations portuaires et des exploitants de terminaux privés.

Cette base de données de Martin Associates est la seule à compiler, pour le fret sur cette voie navigation, les flux de port à port par marchandise et par pavillon.

Est estimé dans le cadre de l'étude le tonnage (et sa valeur en dollars) des marchandises **transportées** pour chacun des secteurs géographiques présentés à la section « Organisation des résultats de l'étude ». C'est ce qu'on appelle le « tonnage enregistré » des navires.

Le calcul de la valeur du tonnage pour 2022 est fondé sur les données du site USA Trade On-Line du U.S. Census Bureau, où est publiée la valeur par tonne des marchandises conteneurisées et non conteneurisées qui transitent par les ports des Grands Lacs, chacune des marchandises étant identifiée par un numéro à sept chiffres. Cette valeur par tonne de marchandises ne

comprend ni les frais d'expédition des navires océaniques et des laquiers, ni les frais des terminaux, ni le coût du transport intérieur. Elle a ensuite été multipliée par la quantité de marchandises transitant par les Grands Lacs aux États-Unis et le fleuve Saint-Laurent. La valeur des marchandises ainsi obtenue a été exprimée en dollars américains et canadiens. Comme aucune valeur en dollars par tonne de fret maritime n'a été publiée pour le Canada, c'est celle établie pour les diverses marchandises transitant par les ports des Grands Lacs aux États-Unis qui a été utilisée pour calculer par approximation la valeur par marchandise de toutes les cargaisons transportées sur les Grands Lacs.

Les retombées économiques ont été calculées à partir du tonnage **manutentionné**. Le terme « manutentionné » se rapporte aussi bien aux marchandises expédiées (exportées) d'un port du réseau qu'aux marchandises reçues (importées) dans un port du réseau. Comme une activité économique est générée chaque fois qu'un chargement est manutentionné, on considère, dans le cadre de la présente étude, que les cargaisons acheminées d'un port à l'autre de la région sont manutentionnées deux fois. En revanche, celles qui sont transportées entre des ports de la région et des ports d'outre-mer ne sont manutentionnées qu'une seule fois (dans la région). Par exemple, une tonne de marchandises transitant par un port d'Europe ne compte que pour une tonne manutentionnée au port, tandis qu'une tonne de marchandises expédiée de Duluth, au Minnesota, vers Cleveland, en Ohio, compte pour deux tonnes (une tonne exportée à Duluth et une tonne importée à Cleveland).

C'est ce tonnage **manutentionné** dans chacun des 41 ports dont on s'est servi pour les modèles propres aux ports, modèles qui comportent des volets distincts pour les retombées directes, induites et indirectes. Enfin, on a estimé les retombées pour chacun des 41 ports.

## 6. EXTRAPOLATION DES MODÈLES DE RETOMBÉES DES 41 PORTS POUR MESURER LES RETOMBÉES DE TOUT LE RÉSEAU

Un modèle prototype a été créé pour chaque État et province en vue d'évaluer les retombées du transit de marchandises par les ports ou terminaux privés autres que les 41 circonscriptions portuaires pour lesquelles des modèles individuels ont été élaborés. Ces prototypes, qui comptent aussi des volets distincts pour les retombées directes, induites et indirectes, ont été mis au point sur la base de ratios revenus-tonnes et emplois-tonnes par marchandise et par catégorie, lesquels ont été calculés d'après les modèles propres à des ports visés par l'étude situés dans l'État ou la province en question.

On s'est servi du tonnage total manutentionné par État et par province, dans les ports non visés par l'étude, pour calculer, à l'aide des modèles étatiques et provinciaux, les retombées économiques pour les économies binationales.

Enfin, on a combiné les retombées économiques des 41 circonscriptions portuaires et des « autres ports des États ou des provinces », calculées à partir de tous les modèles susmentionnés, pour estimer les retombées totales dans les catégories suivantes :

- Retombées dans tout le réseau binational
- Retombées par pays
- Retombées par État et par province
- Retombées par marchandise
- Retombées par pavillon de transporteur
- Retombées par secteur d'emploi

**N.B.** : Les chiffres des tableaux et des graphiques ayant été arrondis, il peut y avoir des écarts s'ils sont additionnés.

# CHAPITRE II

## RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PORT DE TORONTO

*Le présent rapport met en évidence l'ensemble des retombées économiques du passage de marchandises et de navires par le Port de Toronto en 2022.*

### 1. INCIDENCE SUR L'EMPLOI

Au total, le transit de marchandises par les terminaux maritimes du Port de Toronto a donné du travail à 1 989 personnes.

- Sur ces 1 989 emplois, 673 découlaient directement des activités des terminaux maritimes liées au trafic de fret maritime et au passage de navires.
- Les 56,4 millions de dollars dépensés en achats locaux et régionaux par les 673 personnes occupant ces emplois directs ont permis de donner du travail à 760 autres personnes dans la région (emplois induits).
- Les 113,1 millions de dollars dépensés en achats régionaux par des entreprises fournissant des services dans les terminaux maritimes du Port de Toronto ont permis de donner du travail à 556 personnes (emplois indirects).

### 2. INCIDENCE SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES

En 2022, le chiffre d'affaires direct des entreprises dont l'activité dépend directement de la manutention de marchandises dans les terminaux maritimes du Port de Toronto s'élevait à 407 millions de dollars. Ces entreprises sont celles qui fournissent des services maritimes et des services de transport intérieur en lien avec la manutention de marchandises et les escales de navires dans les terminaux maritimes.

### 3. INCIDENCE SUR LE REVENU DES PARTICULIERS ET LES ACHATS LOCAUX

Les 673 personnes dont l'emploi découle directement de la manutention de marchandises dans les terminaux maritimes du Port de Toronto ont touché 52,6 millions de dollars en traitements et salaires. Ces personnes ont utilisé ces revenus pour acheter des biens et services, payer des taxes et impôts et mettre de l'argent de côté.

L'achat de biens et services dans la région crée un effet de réaffectation appelé « effet multiplicateur des revenus des particuliers ». En l'occurrence, du fait de cet effet multiplicateur des revenus des particuliers, on estime que l'activité du Port de Toronto a généré 56,4 millions de dollars de revenus et de dépenses de consommation supplémentaires. Pour évaluer ces retombées, Martin Associates s'est servie des multiplicateurs de revenu fournis par des organismes gouvernementaux.

En outre, les personnes qui occupaient les 556 emplois indirects ont touché au total 40,8 millions de dollars en traitements et salaires.

Si l'on combine les revenus directs, induits et indirects, le transit de marchandises par le Port de Toronto a généré 149,7 millions de dollars en traitements et salaires et en dépenses de consommation dans la région.

### 4. RETOMBÉES FISCALES FÉDÉRALES, PROVINCIALES ET MUNICIPALES

Le passage de marchandises et de navires par le Port de Toronto a généré près de 49 millions de dollars en taxes et impôts fédéraux et près de 30,2 millions de dollars en taxes et impôts provinciaux, soit un total de 79,1 millions de dollars.

<b>Emplois</b>	
Directs	
Induits	
Indirects	
<b>Total</b>	_____
<b>Activité économique (en k\$)</b>	
<b>Revenu des particuliers (en k\$)</b>	
Direct	
Réaffectation/Achats locaux	
Indirect	
<b>Total</b>	_____
<b>Chiffre d'affaires des entreprises (en k\$)</b>	
_____	
<b>Achats locaux (en k\$)</b>	
_____	
<b>Taxes et impôts totaux (en k\$)</b>	
Provinciaux et municipaux	
Fédéraux	
<b>Total</b>	_____

**N.B.** : Les chiffres ayant été arrondis, il peut y avoir des écarts s'ils sont additionnés.

# MARTIN ASSOCIATES

Sise à Lancaster, en Pennsylvanie, Martin Associates est une référence en analyse économique et en services de conseil dans le secteur maritime. Depuis 1986, la firme a réalisé plus de 1 500 études de retombées économiques, de planification stratégique, de faisabilité financière et de marché pour d'importants ports et réseaux navigables des États-Unis et du Canada, mais aussi d'Europe, d'Asie et des Caraïbes. Font notamment appel à ses services des administrations portuaires, des exploitants de terminaux portuaires, des groupes d'investisseurs privés, des transporteurs maritimes, et des gouvernements fédéraux, provinciaux et étatiques, de même que des organisations de commerce maritime.

---

## **Martin Associates**

941 Wheatland Ave., Suite 203  
Lancaster, PA 17603  
Tél. : 717-295-2428

**[johncmartinassociates.com](http://johncmartinassociates.com)**

# RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU TRANSPORT MARITIME AU PORT DE TORONTO