

Rapport : Étude sur les retombées économiques de l'industrie maritime au Saguenay–Lac-Saint-Jean

Présentation à :



Éric Dufour, FCPA, FCA

Vice-président, associé – Conseil en management

Jean-Philippe Brosseau, PMP, MBA, M. Sc.

Directeur principal – Conseil en management

Rudy Hamel, M. A.

Conseiller principal – Conseil en management

17 septembre 2021



Le 17 septembre 2021

Monsieur Carl Laberge
Président-directeur général
Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin du Quai-Marcel-Dionne
La Baie (Québec) G7B 3N9

Raymond Chabot
Grant Thornton & Cie S.E.N.C.R.L.
433, rue Albert
La Baie (Québec)
G7B 3L5

T 418 544-6847

Objet : Rapport – Étude sur les retombées économiques de l'industrie maritime au Saguenay

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous soumettre notre rapport concernant le mandat mentionné en objet.

Nous tenons à souligner l'excellente collaboration de toutes les personnes rencontrées au cours de la réalisation du mandat.

Nous vous remercions de la confiance que vous nous témoignez et nous demeurons à votre disposition pour toute assistance supplémentaire ou pour vous accompagner dans la poursuite de vos objectifs.

Pour toute information, nous vous invitons à communiquer avec monsieur Jean-Philippe Brosseau au 418 647-5413.

En espérant avoir l'occasion de partager vos défis, nous vous prions de recevoir, Monsieur, nos salutations les plus distinguées.

Éric Dufour, FCA, FCPA
Vice-président, associé – Conseil en management

Jean-Philippe Brosseau, PMP, MBA, M. Sc.
Directeur principal – Conseil en management

/mc

Table des matières

Contexte et objectifs du mandat	4
Portrait des activités maritimes au Saguenay	8
▪ Terminal maritime de Grande-Anse	11
▪ Installations maritimes de Rio Tinto	16
▪ Port d'escale de croisières internationales	18
Présentation des impacts structurants	21
▪ Soutien au tissu économique local	24
▪ Un mode de transport vert et sécuritaire	32
▪ Un accès unique à la région	37
Présentation des retombées économiques actuelles et projetées	43
▪ Les retombées économiques actuelles	47
▪ Les retombées économiques projetées	53
▪ Les grands projets industriels à surveiller	56
▪ Sommaire des impacts économiques	60
Principaux constats et recommandations	64
Annexe	67



Contexte et objectifs du mandat

Mise en contexte

L'**Administration portuaire du Saguenay (APS)** est une entreprise publique fédérale autonome constituée en vertu de la Loi maritime du Canada en 1999. L'APS contribue à la vitalité économique du Saguenay–Lac-Saint-Jean (SLSJ) et de l'ensemble du Québec en rendant accessible à l'année longue ce territoire riche en ressources naturelles de diverses natures. Le terminal opéré par l'APS est utilisé principalement pour le transbordement de marchandises générales, de vrac solide et de vrac liquide. L'APS gère également une zone industrialo-portuaire ainsi que le quai de Bagotville qui accueille chaque année des milliers de touristes.

En parallèle de ses activités courantes, l'APS est actuellement impliquée dans plusieurs projets de développement qui ont le potentiel de générer d'importantes retombées économiques pour la région. En effet, les projets des compagnies Arianne Phosphate, Métaux BlackRock et GNL Québec impliquent des investissements de plusieurs centaines de millions de dollars et la création de plusieurs milliers d'emplois. L'APS jouerait un rôle central dans la logistique d'expédition des ressources produites et/ou transportées par ces entreprises.

En plus des activités propres à l'APS, le SLSJ accueille d'autres activités maritimes générant d'importants bénéfices régionaux. Rio Tinto dispose notamment d'installations majeures soutenant ses activités d'approvisionnement et d'expédition. L'industrie des croisières soutient également l'industrie touristique régionale. **En somme, l'industrie maritime régionale soutient les entreprises de l'ensemble des secteurs primaires, secondaires et tertiaires.**



C'est dans ce contexte que l'APS, Rio Tinto et Promotion Saguenay ont mandaté RCGT pour la rédaction d'une étude visant à évaluer l'impact économique de l'industrie maritime au Saguenay–Lac-Saint-Jean.

Objectifs du mandat

UN ÉCOSYSTÈME RÉGIONAL EST SOUTENU PAR LES ACTIVITÉS MARITIMES AU SAGUENAY

Bien que la communauté maritime de la région soit consciente des retombées importantes qu'elle génère, aucune analyse exhaustive chiffrée des impacts n'a été réalisée afin de démontrer le PIB et les emplois soutenus ainsi que les effets structurants sur l'économie. À cet effet, l'étude devait permettre d'atteindre les objectifs suivants :

- **Dresser** le portrait des activités de la communauté maritime : Port de Saguenay, ses clients et partenaires, l'industrie des croisières, les installations maritimes de Rio Tinto, etc.;
- **Évaluer** les retombées économiques des activités maritimes;
- **Analyser** les impacts prospectifs du développement de la zone industrialo-portuaire (infrastructures de services, projets d'investissement);
- **Évaluer** les effets structurants régionaux découlant de l'activité maritime.

Le rapport est ordonné selon les sections suivantes :

- Portrait des activités maritimes au Saguenay;
- Présentation des impacts structurants;
- Présentation des retombées économiques actuelles et projetées;
- Principaux constats et recommandations.



Méthodologie

RÉALISATION DU MANDAT

Les étapes suivantes ont été réalisées :

- **Collecte de données secondaires** à partir de documents publics et partagés par les partenaires de l'étude;
- **Collecte de données primaires** afin d'identifier les impacts structurants découlant de la présence des installations maritimes :
 - Atelier de travail avec l'APS afin de cerner les impacts économiques générés directement par ses activités;
 - Entretiens téléphoniques avec les parties prenantes liées au secteur maritime de la région;
- **Analyse et modélisation économique :**
 - Évaluation des retombées économiques directes, indirectes et induites liées au secteur maritime du SLSJ sur la base de la collecte de données secondaires;
 - Évaluation des impacts structurants découlant de la présence des installations maritimes sur la base de la collecte de données primaires.

LIMITES DE L'ÉTUDE

Le rapport s'appuie sur les documents transmis par les partenaires de l'étude et les entretiens réalisés avec les parties prenantes liées au secteur maritime de la région. Nous n'avons pas vérifié l'exactitude des renseignements que nous avons utilisés dans notre analyse.

Par ailleurs, les retombées associées aux projets potentiels de développement sont prospectives et sont présentées à titre indicatif pour illustrer les impacts potentiels de ce type de développement sur l'économie.

RCGT se réserve le droit, mais sans obligation de notre part, de réviser les calculs inclus dans notre rapport ainsi que notre conclusion si nous le jugeons nécessaire à la lumière de renseignements qui existaient au moment de la rédaction du rapport, mais qui n'auraient été portés à notre connaissance qu'à la suite de sa rédaction.

RCGT se dégage de toute responsabilité pour les dommages que pourrait subir tout utilisateur de la totalité ou d'une partie du rapport ou à la suite de la publication, de la reproduction ou de tout autre usage de ces documents à des fins contraires à celles indiquées ci-dessus.



Portrait des activités maritimes au Saguenay

- Le terminal maritime de Grande-Anse
- Les installations maritimes de Rio Tinto
- Le Port d'escale de croisières internationales

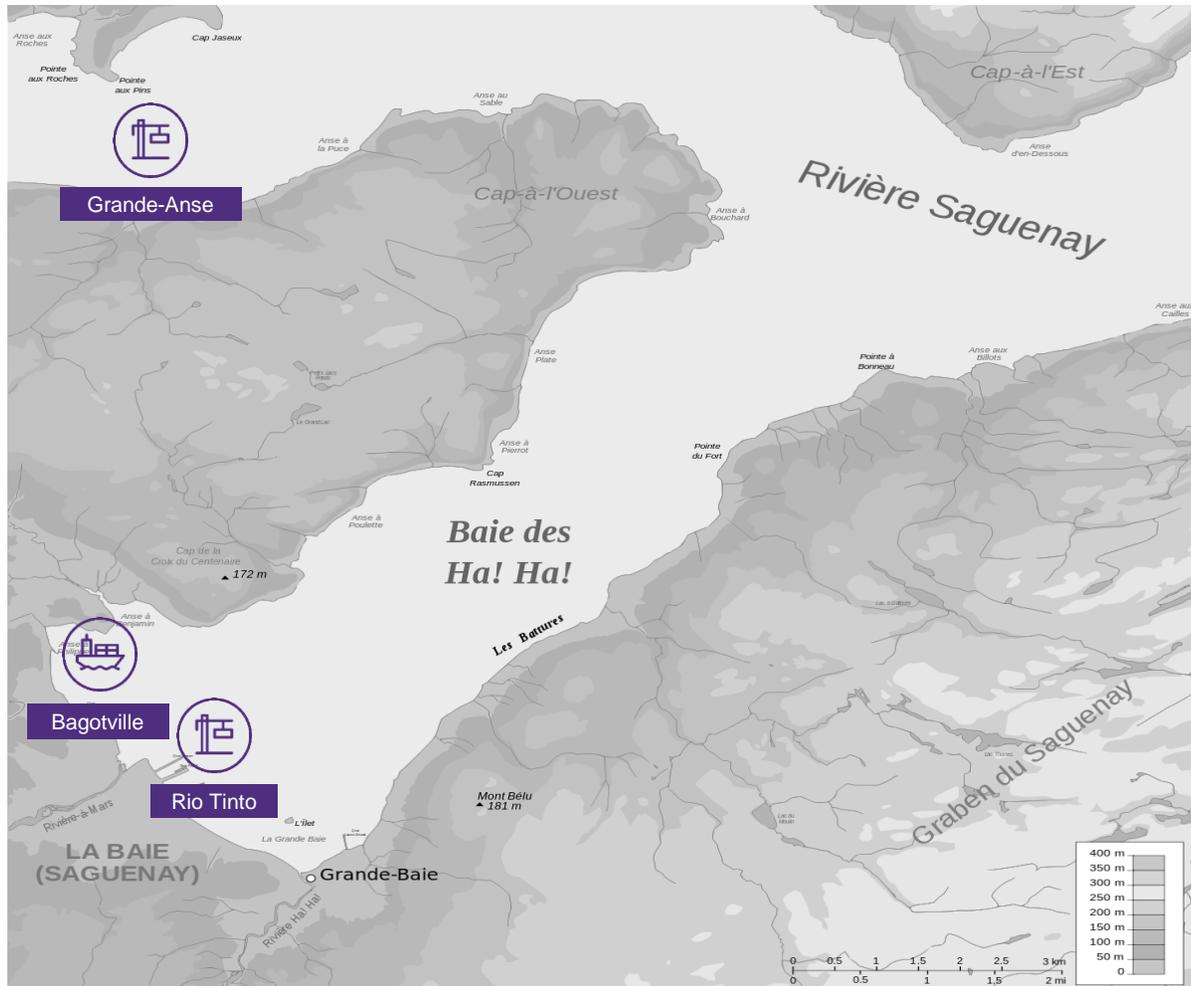
Les activités maritimes du Saguenay sont orientées autour de trois principaux sites

1	Terminal maritime de Grande-Anse	Grâce à ses installations portuaires en eaux profondes , à son accès direct aux réseaux ferroviaires et routiers nord-américains, à sa vaste zone industrialo-portuaire (IP) et à sa forte capacité énergétique, le terminal maritime de Grande-Anse permet au Saguenay d'être un lieu stratégique pour les projets industriels d'envergure.
2	Installations maritimes de Rio Tinto	La région du Saguenay–Lac-Saint-Jean est un centre important pour la production d'aluminium de Rio Tinto. Les installations de l'entreprise dans la région comprennent une raffinerie d'alumine, quatre usines d'électrolyse en propriété exclusive, six centrales hydroélectriques, le Centre de recherche et de développement Arvida (CRDA), le Centre opérationnel aluminium, un chemin de fer et un port situé dans l'arrondissement La Baie .
3	Port d'escale de croisières internationales – Quai de Bagotville	Le Port d'escale de croisières internationales , situé dans le secteur de Bagotville, offre la possibilité de bien se positionner dans le marché des croisières internationales. Avec près de 100 000 visiteurs en 2019, Saguenay se démarque comme le 3 ^e port en importance sur le Saint-Laurent. L'ensemble de la région s'ouvre aux visiteurs qui transitent via les installations du quai de Bagotville.

Sources : Administration portuaire du Saguenay; Rio Tinto.

Les installations maritimes du Saguenay–Lac-Saint-Jean sont localisées à proximité

CELLES-CI SONT ACCESSIBLES À L'ANNÉE PAR L'ENTREMISE DE LA RIVIÈRE SAGUENAY.



La rivière Saguenay est l'unique cours d'eau navigable qui permet l'entrée des navires transocéaniques 100 km à l'intérieur du territoire québécois à partir du fleuve Saint-Laurent.

Les installations maritimes qui en dépendent sont des carrefours de transport intermodaux qui permettent de relier efficacement les régions du Saguenay–Lac-Saint-Jean et du Nord-du-Québec aux principaux marchés internationaux.

Sources : L'Atlas du Canada; Administration portuaire de Saguenay; Analyse RCGT.



Portrait des activités maritimes au Saguenay

- **Le terminal maritime de Grande-Anse**
- Les installations maritimes de Rio Tinto
- Le Port d'escale de croisières internationales

Le terminal maritime de Grande-Anse

LE TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE ET SES INSTALLATIONS PORTUAIRES EN EAU PROFONDE REPRÉSENTENT UN AVANTAGE IMPORTANT POUR LA RÉGION.

Situé à Grande-Anse, dans l'arrondissement La Baie, le terminal maritime est voué à la réception, à l'expédition et au transbordement de marchandises générales et spécialisées, vracs solides et vracs liquides. Il est situé sur un corridor de navigation exceptionnel, la rivière Saguenay, plus précisément à 54 milles nautiques du confluent de la rivière et du fleuve Saint-Laurent. Cette position stratégique lui confère un accès direct au nord du Québec ainsi qu'aux grands marchés internationaux.

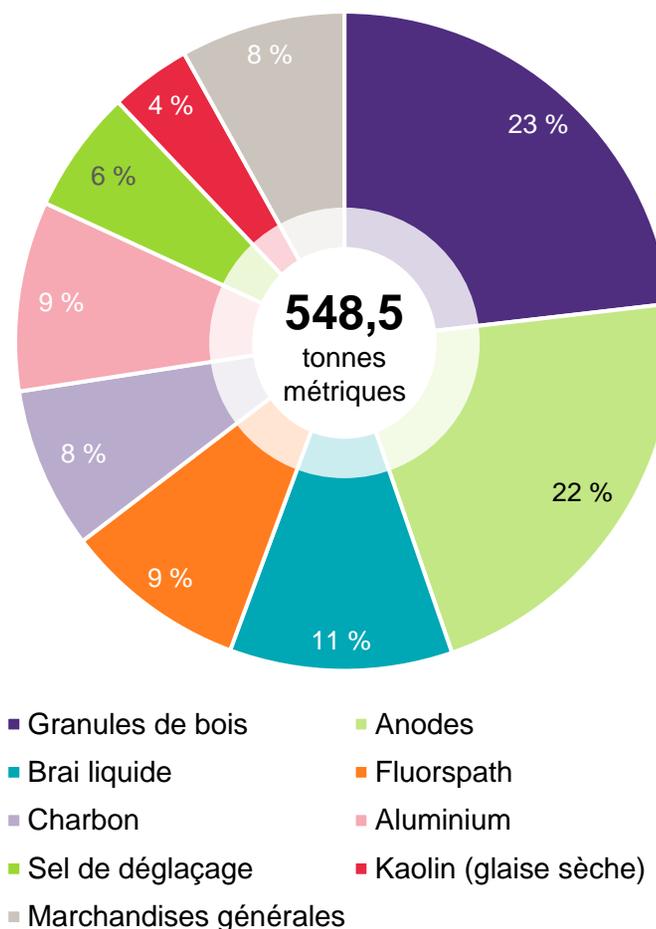
Malgré la pandémie de COVID-19, le terminal de Grande-Anse a connu une année 2020 très occupée. Ce sont plus de 548 500 tonnes de marchandises qui ont été transbordées. Le terminal agit comme lien direct entre le Saguenay–Lac-Saint-Jean et le monde.

Le terminal de Grande-Anse possède de nombreux avantages stratégiques : port en eau profonde, accessible 365 jours par année, grande capacité d'entreposage, intermodalité complète, main-d'œuvre qualifiée, etc.

Source : Administration portuaire du Saguenay.

Répartition des volumes par produits

Terminal maritime de Grande-Anse, 2020, en tonnes métriques



Une valeur monétaire importante pour les marchandises générales, le vrac solide et le vrac liquide, ainsi que les produits transbordés par Rio Tinto au terminal maritime de Grande-Anse



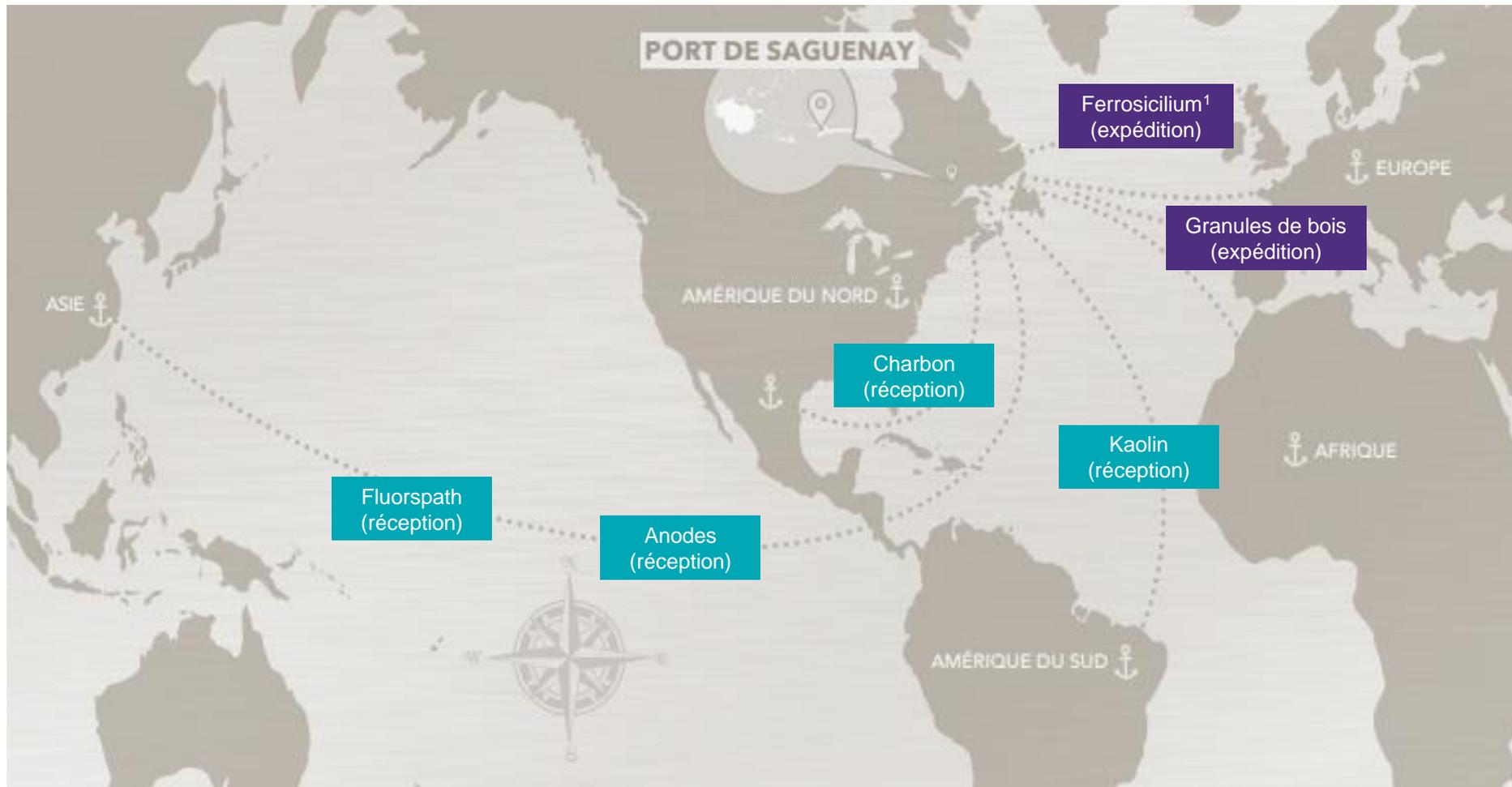
La valeur totale des produits transbordés au terminal maritime de Grande-Anse est estimée à 268 M\$ pour l'année 2020.



Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Administration portuaire du Saguenay; Analyse RCGT.

Quelques exemples des produits transités par le terminal maritime de Grande-Anse

LE TERMINAL AGIT COMME LIEN DIRECT ENTRE LE SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN ET LE RESTE DU MONDE



Sources : Administration portuaire du Saguenay - Rapport annuel 2019; Analyse RCGT.

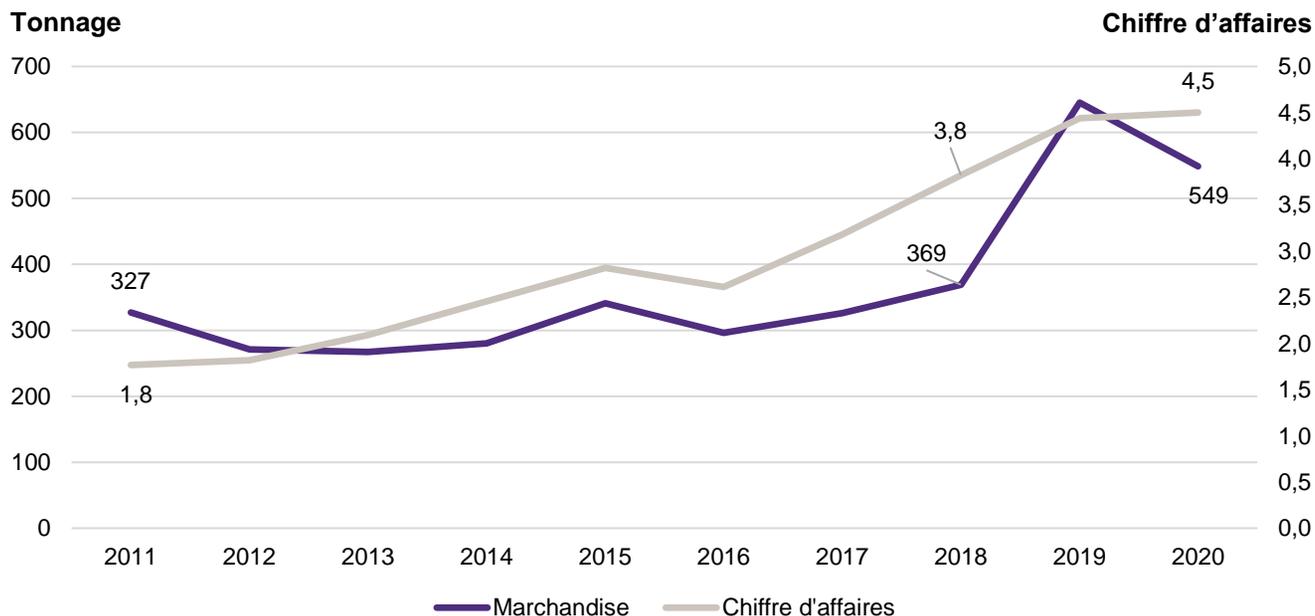
¹ Produit exporté en 2019, mais pas en 2020.

Le tonnage manutentionné au terminal maritime de Grande-Anse est en croissance depuis plusieurs années

LE TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DU TONNAGE MANUTENTIONNÉ AU TERMINAL MARITIME DE GRANDE-ANSE A ÉTÉ DE PRÈS DE 6 % AU COURS DES 10 DERNIÈRES ANNÉES.

Les résultats financiers de 2011 à 2020 reflètent bien l'augmentation enregistrée sur le plan du trafic et des activités maritimes. À ce propos, le chiffre d'affaires de l'APS a plus que doublé au fil des 10 dernières années. Cette augmentation découle notamment du développement de plusieurs projets d'infrastructure qui ont permis d'améliorer l'attractivité de la zone industrialo-portuaire.

Évolution du tonnage manutentionné au terminal de Grande-Anse et du chiffre d'affaires de l'Administration portuaire du Saguenay 2011-2020, en milliers de tonnes métriques et en M\$



Note : La forte croissance du tonnage manutentionné en 2019 s'explique en grande partie par la hausse des volumes d'aluminium et de sel de déglacage, les autres trafics étant demeurés à peu près stables.

Sources : Administration portuaire du Saguenay; Analyse RCGT.



Portrait des activités maritimes au Saguenay

- Le terminal maritime de Grande-Anse
- **Les installations maritimes de Rio Tinto**
- Le Port d'escale de croisières internationales

Les installations maritimes de Rio Tinto au Saguenay–Lac-Saint-Jean

PRÈS DE 50 % DE LA PRODUCTION MONDIALE D'ALUMINIUM DE RIO TINTO PROVIENT DE LA RÉGION DU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN

Leurs usines font partie des plus perfectionnées au monde sur le plan technologique et sont alimentées par de l'hydroélectricité propre et renouvelable.

CELLES-CI SONT NOTAMMENT CONNECTÉES À DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES ET PORTUAIRES D'ENVERGURE COMPTANT : UN PORT, UN CHEMIN DE FER DE 142 KM ET 14 LOCOMOTIVES.

Ces installations sont essentielles aux activités de l'entreprise dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. **La valeur des matières premières transbordées dans les installations maritimes de la région est présentement de 750 M\$ par année.** En 2019, elles ont contribué à une production de 1,26 million de tonnes d'aluminium dans les quatre usines d'électrolyse. Quant à la raffinerie d'alumine Vaudreuil, elle a produit 1,52 million de tonnes d'alumine et de produits de spécialité (hydrate superblanc, fluorure d'aluminium, anhydrite), approvisionnant la majorité de leurs usines d'électrolyse dans la région.

Production de Rio Tinto au Saguenay–Lac-Saint-Jean (2019)



1,26 million de tonnes d'aluminium



1,52 million de tonnes d'alumine et produits de spécialité

Selon Rio Tinto, ce niveau de production nécessite de dépenses d'un million de dollars par jour, ce qui leur permet de maintenir et d'accroître leur compétitivité. Ces dépenses font également de l'entreprise le plus important investisseur privé dans la région.

Source : Rio Tinto.



Raymond Chabot
Grant Thornton

Administration portuaire de Saguenay
Étude sur les retombées économiques de l'industrie maritime au Saguenay–Lac-Saint-Jean



Portrait des activités maritimes au Saguenay

- Le terminal maritime de Grande-Anse
- Les installations maritimes de Rio Tinto
- **Le Port d'escale de croisières internationales**

Le Port d'escale de croisières internationales – Quai de Bagotville

L'EXPERTISE DÉVELOPPÉE AU FIL DES ANS AINSI QUE SES INSTALLATIONS PORTUAIRES OFFRENT À SAGUENAY UNE GRANDE CAPACITÉ D'ACCUEIL ET LA POSSIBILITÉ DE BIEN SE POSITIONNER DANS LE MARCHÉ DES CROISIÈRES INTERNATIONALES.

Depuis plus de 10 ans, les installations permettent d'accueillir de nombreux navires. À cet effet, la saison 2019 a principalement été marquée par l'accueil de huit escales inaugurales et de 16 journées d'accueil de navires multiples. **Au total, 88 106 croisiéristes ont amarré au quai de Bagotville en 2019**, dont 59 347 passagers et 28 759 membres d'équipage.

STATISTIQUES DE FRÉQUENTATION (2019) *



Nombre de passagers

59 347
passagers



Nombre de membres
d'équipage

28 759
membre d'équipages



Nombre d'escales

58
escales



Origine de la clientèle

20 %
d'origine allemande

* Les données n'ont pas été comptabilisées en 2020 en raison de l'annulation de la saison des croisières, conformément aux directives émises par le gouvernement du Canada.

Source : Promotion Saguenay - Rapport annuel (2019).

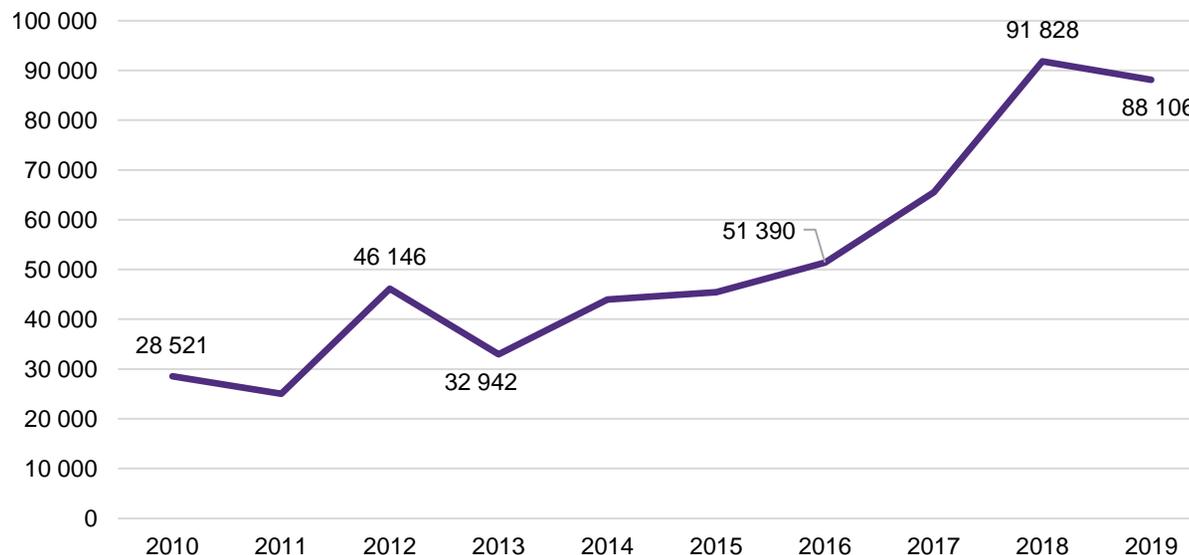
Une augmentation considérable du nombre de croisiéristes entre 2010 et 2019

LA POPULARITÉ GRANDISSANTE DE SAGUENAY SUR LE CIRCUIT DES CROISIÈRES INTERNATIONALES EST INTIMEMENT LIÉE À LA QUALITÉ DE SES INSTALLATIONS, À L'OFFRE TOURISTIQUE RÉGIONALE VARIÉE ET À L'ACCUEIL UNIQUE DE LA COMMUNAUTÉ.

Le nombre de passagers et de membres d'équipage accueillis au terminal des croisières internationales a plus que triplé au cours des dix dernières années. Cette augmentation est due à la qualité de l'expérience passagers et à la capacité touristique de l'escale de Saguenay.

Évolution du nombre de visiteurs (passagers et membres d'équipages)

Port d'escale de croisières internationales – Quai de Bagotville, 2010-2019



La réputation de Saguenay pour les croisières internationales permet l'accueil des navires prestigieux comme le Queen Mary 2 et la Disney Cruise Line.

Sources : Administration portuaire du Saguenay; Promotion Saguenay; Analyse RCGT.



Présentation des impacts structurants

- Soutien au tissu économique local
- Un mode de transport vert et sécuritaire
- Un accès unique à la région

Des entrevues ont fait ressortir les effets qualitatifs induits par la présence des installations maritimes

SUR LA BASE DE L'ÉCHANTILLONNAGE PRÉALABLEMENT ÉTABLI PAR L'APS, RCGT A RÉALISÉ DES ENTREVUES AVEC ONZE ENTREPRISES ET UN ORGANISME POUR QUI LES INSTALLATIONS MARITIMES DU SAGUENAY CONTRIBUENT À LEURS ACTIVITÉS.

La réalisation d'entrevues avec les dirigeants de ces entreprises a permis de collecter des données qualitatives sur les effets structurants associés à la présence des installations maritimes. La réalisation des entrevues s'est déroulée du 10 décembre 2020 au 5 février 2021. Dans le cadre des entrevues, les organisations suivantes ont été rencontrées :



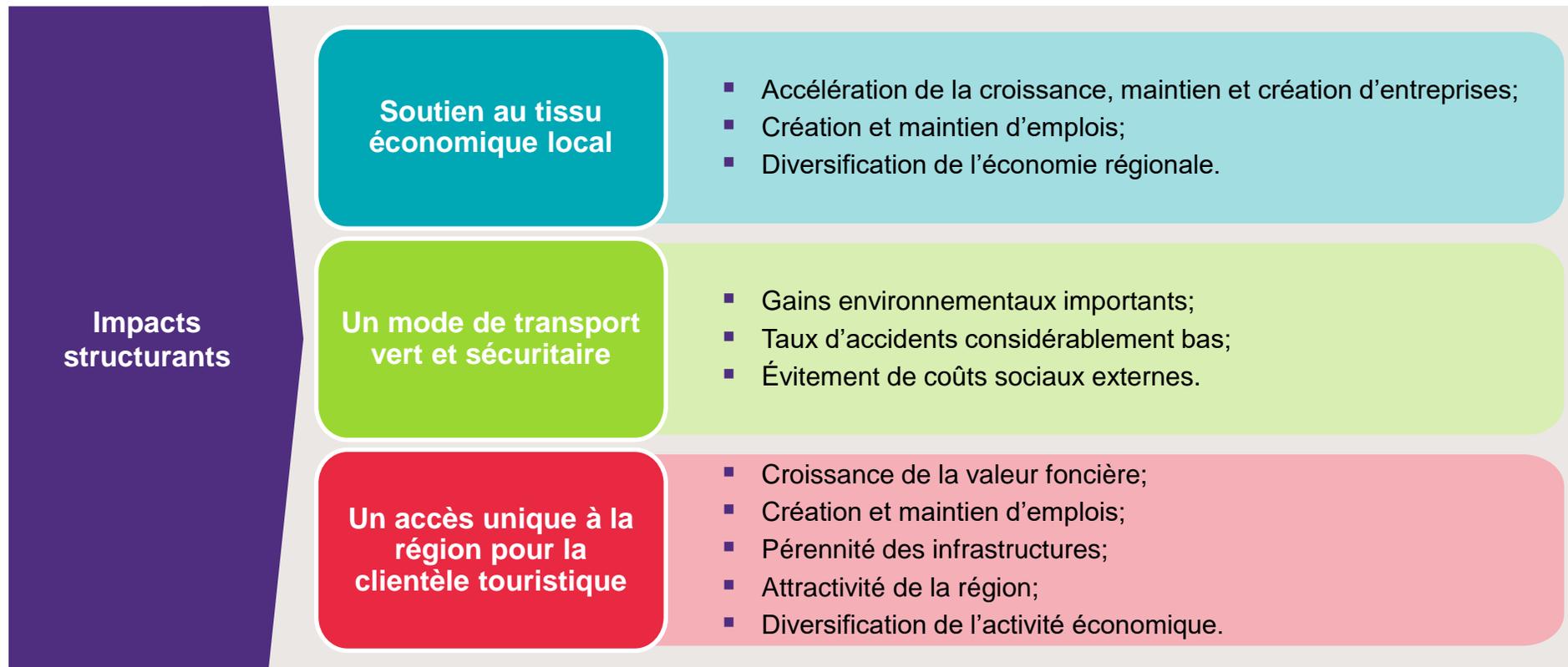
Un atelier a également été réalisé avec des intervenants de l'APS et de Promotion Saguenay afin de compléter le portrait des effets qualitatifs induits par la présence des installations maritimes.

Sources : Entretien réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Analyse RCGT.

Les installations maritimes ont un impact important à l'échelle de la communauté régionale

L'ENSEMBLE DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN BÉNÉFICIE DES INSTALLATIONS MARITIMES SUR PLUSIEURS PLANS.

D'un commun accord, les intervenants consultés sont d'avis que des installations maritimes de proximité sont un atout remarquable pour la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean. **À cet effet, les impacts structurants abordés lors des entretiens s'orientent autour de trois points principaux qui sont illustrés ci-dessous.**



Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Analyse RCGT.



Présentation des impacts structurants

- **Soutien au tissu économique local**
- Un mode de transport vert et sécuritaire
- Un accès unique à la région

Les installations maritimes soutiennent le tissu économique local sur plusieurs fronts

L'IMPACT DES INSTALLATIONS MARITIMES SUR LE TISSU ÉCONOMIQUE LOCAL EST CONSIDÉRABLE, AUTANT POUR LES ENTREPRISES QUI UTILISENT LES INSTALLATIONS QUE POUR LES ENTREPRISES APPARTENANT AUX MÊMES CHAÎNES DE VALEUR.

- Il apparaît que l'accès facile à des installations maritimes contribue à **accélérer la croissance d'entreprises déjà présentes, au maintien de celles-ci et à l'implantation de nouvelles entreprises**;
- Par la **réduction des coûts de transport terrestre**, les installations maritimes permettent principalement aux entreprises **d'être plus compétitives**. Celles-ci n'ont pas à se tourner vers les ports de Québec ou de Montréal pour importer ou exporter des produits. Par le fait même, elles se retrouvent moins affectées par la pénurie de camionneurs observable à l'heure actuelle;
- Dans certains cas, le transport via le terminal de Grande-Anse **représente la seule option pour acheminer ou recevoir de la marchandise**. C'est le cas du transport de marchandise lourde ou volumineuse qui est fortement règlementé sur les routes terrestres;
- En outre, les entretiens ont permis d'établir que la **vaste capacité d'entreposage** sur le site de Grande-Anse facilite grandement les opérations de la communauté économique locale. La plupart des entreprises consultées ne pourraient pas entreposer autant de marchandise sur leurs propres installations.

En somme, les entreprises consultées affirment que c'est l'ensemble de la communauté économique régionale qui bénéficie de la présence des installations portuaires du Saguenay. Il ressort des entretiens que ces entreprises ont des fournisseurs et des clients qui proviennent majoritairement de la région. Dès lors, c'est tout l'écosystème économique de la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean qui bénéficie du soutien que les installations maritimes apportent à ces utilisateurs.

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Analyse RCGT.

La proximité des installations maritimes permet à Produits forestiers Résolu d'être concurrentielle et de réduire son empreinte environnementale

PRODUITS FORESTIERS RÉSOLU EST UN CHEF DE FILE MONDIAL DE L'INDUSTRIE DES PRODUITS FORESTIERS. L'ENTREPRISE OFFRE UNE GRANDE VARIÉTÉ DE PRODUITS, NOTAMMENT DE LA PÂTE COMMERCIALE, DU PAPIER TISSU, DES PRODUITS DU BOIS ET DES PAPIERS.



Les activités de Produits forestiers Résolu dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean regroupent 18 établissements ainsi que des opérations forestières. L'entreprise emploie près de 2 100 travailleurs et ses activités soutiennent de nombreux emplois indirects.

Par le biais du terminal maritime de Grande-Anse, l'entreprise importe de 35 000 à 40 000 tonnes de kaolin annuellement, une glaise très blanche qui provient du Brésil. Le kaolin sert d'intrant à la production de papier de l'usine de Kénogami, qui emploie près de 200 travailleurs. Cette glaise permet de produire un papier de qualité supérieure à celui produit dans les autres installations de l'entreprise. À noter que **de nombreux investissements ont été réalisés au cours des dernières années** afin de moderniser l'usine de Kénogami qui est en opération depuis plus de 100 ans.

Sans des installations maritimes de proximité, il serait très difficile pour l'entreprise d'être concurrentielle sur ce marché. Les coûts de transport terrestre augmenteraient considérablement par l'utilisation d'un autre port maritime, alors que de quatre à cinq camions par jour font la navette entre le terminal de Grande-Anse et l'usine de Kénogami. **La courte distance entre les deux installations permet également de réduire l'empreinte environnementale de l'entreprise.**

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Produits forestiers Résolu; Analyse RCGT.

La proximité des installations maritimes permet à Produits forestiers Résolu d'être concurrentielle et de réduire son empreinte environnementale (suite)

Tout bien considéré, plusieurs secteurs d'activité sont soutenus par les installations maritimes du Saguenay. L'usine de Kénogami s'approvisionne notamment en copeaux de bois auprès des scieries de la région. Les contrats d'entretien et de maintenance de l'usine sont également octroyés à des firmes régionales.



« C'est propre, c'est facile de parler aux employés, il y a un aspect de proximité qu'on ne retrouverait pas avec un port comme celui de Montréal. »

« Les infrastructures d'entreposage dont nous profitons sont un atout majeur pour les entreprises qui utilisent le terminal. »

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Produits forestiers Résolu; Analyse RCGT.

La présence des installations maritimes facilite l'exportation de granules de bois

GRANULES 777, UNE DIVISION DE BARETTE CHAPAIS, ET GRANULES LG SONT DEUX ENTREPRISES QUI BÉNÉFICIENT DES INSTALLATIONS MARITIMES DU SAGUENAY POUR EXPORTER DES QUANTITÉS IMPORTANTES DE GRANULES DE BOIS SUR LE MARCHÉ EUROPÉEN.

La proximité avec les installations maritimes du Saguenay permet à ces entreprises de réduire leurs dépenses associées au transport de granules entre leur usine et un port d'expédition. Celles-ci peuvent ainsi offrir des prix plus concurrentiels sur le marché européen. Les dirigeants consultés ont également souligné l'importance de pouvoir entreposer sur le site du terminal maritime pour favoriser l'exportation vers le marché européen. Il s'agit d'un maillon essentiel dans la logistique du transport de granules de bois.

« La production de granules permet de diversifier et de stabiliser l'emploi chez Barette Chapais. L'usine s'approvisionne régionalement en matière ligneuse certifiée aux normes de gestion forestière les plus exigeantes. »

Plus de 18 M\$ ont été investis pour la construction de deux dômes en béton et un convoyeur sur le site du terminal maritime. Les installations de **Granule 777** peuvent emmagasiner chacune 21 000 tonnes de granules industrielles.

GRANULE
777



Granules LG dispose d'un entrepôt ayant été construit par QSL de 30 000 pieds carrés **au montant de 2 M\$** pour un type d'entreposage différent de celui de Granule 777.

« La production de Granules LG stimule l'économie aux quatre coins de la région. L'usine s'approvisionne auprès de l'entièreté des scieries du Saguenay-Lac-Saint-Jean et a recours aux services de firmes locales de maintenance et d'entretien. »

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à leur présence installations maritimes; Analyse RCGT.

La présence des installations maritimes entraîne une diversification de l'économie régionale

PLUSIEURS SECTEURS D'ACTIVITÉ ONT ÉTÉ STIMULÉS OU ONT VU LE JOUR AFIN DE FOURNIR DES SERVICES OU DES BIENS À L'INDUSTRIE MARITIME DU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN.

De nombreuses organisations œuvrant dans plusieurs secteurs d'activité se sont développées au fil du temps afin d'offrir un soutien à l'industrie maritime régionale. Somme toute, la présence des installations maritimes a permis la création d'un écosystème économique qui soutient de nombreux emplois dans la région. Les différentes organisations peuvent être regroupées dans les trois catégories suivantes : les arrimeurs, les services maritimes et les services de soutien.



Les arrimeurs assurent le lien entre le transport terrestre et maritime. Ils sont responsables du chargement et du déchargement du navire et de l'entrepôt de la marchandise au port. Les arrimeurs louent et/ou possèdent les infrastructures et équipements de manutention au port. Ce sont eux qui engagent le personnel de manutention (ex. : QSL, Groupe Somavrac).



Parmi l'ensemble des **services maritimes**, on retrouve les agences maritimes, les courtiers maritimes, les distributeurs de carburants et lubrifiants, les entreprises de réparation et fournisseurs d'équipements, les services d'assurances, d'inspection et de respect des normes, mais aussi les services de remorquage, de dragage et de pilotage (ex. : Fjord Marine, Sos Marine, Urgence Marine, Atlantique sous-marine, Les Jardins du Saguenay).



Diverses organisations offrent leurs **services pour le soutien à l'industrie**, comme les agences gouvernementales, les établissements de services portuaires, les établissements de services maritimes et les associations. Ces organisations ont chacune des mandats bien spécifiques comme le développement de la main-d'œuvre, la formation, le pilotage, le déglacage, la recherche et sauvetage, les aides à la navigation, etc. (ex. : Agence océanique du Bas St-Laurent, Montréal Marine).

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime; Analyse RCGT.

Les activités d'opération d'un terminal maritime nécessitent l'emploi de plusieurs travailleurs qualifiés

LA FIRME QSL EST RESPONSABLE DE LA RÉCEPTION, DE L'ENTREPOSAGE ET DE LA MANUTENTION DES MARCHANDISES GÉNÉRALES ET VRACS SOLIDES. CETTE DERNIÈRE DISPOSE D'AIRES D'ENTREPOSAGE FERMÉES ET À CIEL OUVERT NÉCESSAIRES AU TRANSIT DE CES PRODUITS.

QSL est un opérateur de terminaux maritimes et un arrimeur de classe mondiale qui développe des solutions sur mesure pour la manutention de marchandises. L'entreprise possède l'expertise, la main-d'œuvre et l'équipement nécessaires pour manutentionner tous les types de cargaisons générales.

À Saguenay, QSL opère le terminal de Grande-Anse. L'entreprise a notamment investi d'importantes sommes dans la région afin de construire les infrastructures qui lui permettent d'opérer sur les terrains adjacents au terminal. Pour réaliser l'entièreté des opérations, QSL emploie présentement 31 personnes (ETC) dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Ces travailleurs ont reçu plus de 2,5 M\$ en rémunération pour l'année 2020, incluant le temps régulier, le temps supplémentaire, les primes et les vacances. Il s'agit d'emplois fortement rémunérés qui contribuent à la diversification de l'économie régionale.

À noter que l'entreprise Fonbrai, une filiale du Groupe Somavrac, offre également des services de manutention et d'entreposage au terminal de Grande-Anse. L'entreprise œuvre spécifiquement à la réception, la transformation et la distribution de brai de houille, une composante dans la fabrication de l'aluminium.

« Le transport maritime, c'est une façon économique et écologique de transporter des ressources naturelles sur de courtes ou longues distances. La localisation à proximité d'un port est une grande valeur ajoutée pour les usines. »

« Connecté au réseau ferroviaire québécois, le terminal de Grande-Anse est une plaque tournante d'import-export pour toute la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. »



Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; QSL; Analyse RCGT.

En somme, les installations maritimes du Saguenay–Lac-Saint-Jean permettent de soutenir plusieurs chaînes de valeurs et de diversifier l'économie régionale

LES INTERVENANTS CONSULTÉS ONT TOUS SOULIGNÉ QUE LES INSTALLATIONS MARITIMES CONSTITUENT UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE NOTABLE POUR LA RÉGION.

L'impact économique du terminal maritime de Grande-Anse est appelé à grandir dans les prochaines années.

L'amélioration du réseau ferroviaire vers le port est un projet qui permettrait de créer davantage d'achalandage et de rendre moins onéreuse son utilisation. Piloté par l'organisme C-Max, ce projet vise à accroître la sécurité du transport par train dans toute la région et à en améliorer la fluidité.

Par ailleurs, plusieurs intervenants consultés ont mentionné que leur entreprise sera amenée à utiliser davantage les installations maritimes au cours des prochaines années. Parmi les raisons citées, on retrouve : **besoins des secteurs minier et maritime, limitation du transport par camion pour les marchandises volumineuses, promotion du transport maritime, investissements importants, etc.**



Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Analyse RCGT.



Présentation des impacts structurants

- Soutien au tissu économique local
- **Un mode de transport vert et sécuritaire**
- Un accès unique à la région

Un mode de transport qui se distingue avantageusement sur le plan environnemental

LE TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC EST ENCADRÉ PAR UNE STRATÉGIE DE NAVIGATION DURABLE QUI VISE LA PROTECTION DES ÉCOSYSTÈMES.

Les intervenants consultés ont souligné les **gains environnementaux importants qui découlent du transport maritime**. Les entreprises sont fières de réduire leur empreinte environnementale par l'utilisation des infrastructures maritimes du Saguenay. En l'absence de celles-ci, un tonnage important¹ de marchandises devrait être transporté entre la région et un autre port maritime, et ce, par train ou par camion. **Les distances importantes qui séparent le Saguenay–Lac-Saint-Jean des autres terminaux de la province (Québec, Trois-Rivières, Montréal, etc.) traduisent des gains environnementaux d'autant plus considérables.**

En outre, les données de la Société de développement économique du Saint-Laurent (SODES) confirment que le transport par navire est le moyen le plus respectueux de l'environnement pour transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances. **Un seul navire de taille moyenne peut transporter la même quantité de marchandises que 963 camions réunis.** Sur le plan de la consommation de carburant, la transport maritime est beaucoup plus efficace, comme en font foi les données présentées ci-dessous. La distance parcourue par un navire est presque quatre fois plus grande que celle parcourue par un camion avec une quantité équivalente de carburant

DISTANCE PARCOURUE AVEC UN LITRE DE CARBURANT POUR TRANSPORTER UNE TONNE DE MARCHANDISE :



Navire
358 km



Train
225 km



Camion
41 km

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; SODES; Analyse RCGT.

¹ 548,5 tonnes métriques en 2020.

L'encadrement réglementaire du transport maritime amène plusieurs avantages sur le plan de la sécurité

LE TRANSPORT MARITIME AU QUÉBEC EST ENCADRÉ PAR UNE RÉGLEMENTATION TRÈS STRICTE

Les navires circulant sur le Saint-Laurent doivent respecter des normes sévères en matière de sécurité. Ils font l'objet d'inspections permettant de vérifier qu'ils répondent bien aux normes établies.

Les données colligées par la SODES démontrent également l'avantage du mode maritime sur le plan de la sécurité par rapport aux autres modes de transport des marchandises. Le taux d'accidents avec blessés dans le secteur maritime est en effet considérablement plus bas que pour les deux autres modes de transport.

Taux d'accidents avec blessés du transport maritime



**14 fois plus
bas que
celui du
transport
ferroviaire**



**58 fois plus
bas que
celui du
transport
routier**

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; SODES; Analyse RCGT.

¹ 548,5 tonnes métriques en 2020.

Une diminution du transport maritime au Saguenay–Lac-Saint-Jean aurait des coûts sociaux externes importants

SANS LA PRÉSENCE IMPORTANTE DE L'INDUSTRIE MARITIME, LE SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN S'EXPOSERAIT À DES COÛTS SOCIAUX EXTERNES LIÉS AU TRANSPORT ROUTIER, COMME IL EST DOCUMENTÉ POUR LA RÉGION DE LA CÔTE- NORD

Une étude réalisée par la firme CPCS, qui fournit des services de conseil spécifiques aux transports, a estimé les coûts sociaux externes du transport routier sur la Côte-Nord. Ces coûts correspondent aux effets négatifs engendrés par les activités de transport, qui ne sont pas payés par les usagers et qui se traduisent donc en coûts réels pour l'ensemble de la société. Elle porte plus particulièrement sur la route 138 entre Tadoussac et Sept-Îles, un tronçon routier de 426 km qui représente presque la totalité (88 %) du trafic de la Côte-Nord. **L'ensemble des coûts sociaux externes associés au transport routier sur la Côte-Nord sont estimés à 120,4 millions de dollars par année.** CPCS évalue la part du camionnage dans ces coûts à 28 %. La répartition des coûts est la suivante :



- Les coûts sociaux externes liés aux **accidents routiers** sont estimés à 95,5 millions de dollars par année;
- Les coûts sociaux externes relatifs à la **pollution routière**, incluant les émissions de gaz à effet de serre, sont estimés à 17,8 millions de dollars par année;
- Les coûts d'**entretien de la route** résultant de son utilisation s'élèvent à 5,0 millions de \$ par année;
- Les coûts de **congestion routière** sont estimés à 1,3 million de dollars par année;
- Les coûts sociaux externes découlant du **bruit routier** sont estimés à 0,8 million de dollars par année.

CPCS recommande que ces coûts sociaux externes soient pris en compte dans l'évaluation des nouveaux projets visant à améliorer le transport.

(ex. : commerce entre le Saguenay–Lac-Saint-Jean et la Côte-Nord)

Source : CPCS, Coûts sociaux externes du transport routier sur la Côte-Nord, août 2018.

Le Saguenay–Lac-Saint-Jean dispose d'un avantage de taille dans le transport maritime sur courte distance (TMCD)

LE SYSTÈME SAINT-LAURENT–GRANDS LACS EST UNE VÉRITABLE ROUTE MARITIME DOTÉE D'UN RÉSEAU PORTUAIRE BIEN DÉVELOPPÉ, PERMETTANT AU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN DE S'INTÉGRER EFFICACEMENT DANS LES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT.

Ce potentiel a d'ailleurs été exploité entre 2007 et 2009, alors qu'environ 120 modules de navires préfabriqués ont été expédiés en direction du chantier Davie à Lévis, à partir de Grande-Anse. **Ces modules, construits dans l'usine de Charl-Pol à La Baie, ont soutenu plus de 200 emplois et nécessité des dépenses de 25 M\$ dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.**

Avec la Stratégie navale canadienne, il y a à nouveau un potentiel important au Saguenay pour faire fabriquer des modules et les faire parvenir au chantier Davie par bateau. Selon les intervenants consultés, cette situation illustre **bien le potentiel économique qui découle du TMCD**, avec en plus l'avantage de diminuer le volume de camion sur les routes et d'améliorer la performance environnementale. Plusieurs intervenants ont notamment mentionné que le TMCD devrait davantage être valorisé pour le transport de marchandises entre le Saguenay–Lac-Saint-Jean et la Côte-Nord.

À l'heure actuelle, le principal défi est de démontrer que le TMCD est une solution économiquement viable. Prendre en compte les coûts sociaux externes du camionnage, tels qu'illustrés à la page précédente, pourrait certainement amener le secteur public à augmenter l'appui financier au TMCD. Dès lors, les opérateurs privés du Saguenay–Lac-Saint-Jean pourraient devenir plus enclins à favoriser le TMCD.

« L'intégration d'un segment maritime dans les chaînes de transport nationales et continentales permet d'offrir aux expéditeurs et à la société des solutions de transport qui, tout en pouvant être compétitives, sont avantageuses sur le plan des coûts sociaux du transport, notamment en réduisant les répercussions des activités de transport sur la sécurité routière de même que les travaux d'entretien et de réparation du réseau routier, les nuisances acoustiques et les émissions de gaz à effet de serre. Ces dernières préoccupent de plus en plus la population, les entreprises et les gouvernements soucieux du développement durable » - Ministère des Transports du Québec

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Ministère des Transports du Québec; SODES; APS; Analyse RCGT.



Présentation des impacts structurants

- Soutien au tissu économique local
- Un mode de transport vert et sécuritaire
- **Un accès unique à la région**

L'ensemble de la région s'ouvre aux visiteurs qui transitent par le Port d'escale de croisières internationales

UN ACCÈS UNIQUE À LA RÉGION POUR LA CLIENTÈLE TOURISTIQUE

L'expertise développée au fil des ans ainsi que ses installations portuaires offrent au Saguenay–Lac-Saint-Jean une grande capacité d'accueil et la possibilité de bien se positionner dans le marché des croisières internationales. Depuis 2017, les installations permettent d'accueillir en simultanément de nombreux navires.

La saison 2019 a principalement été marquée par l'accueil de 8 escales inaugurales et de 16 journées d'accueil de navires multiples. Au total, **88 106 visiteurs** ont amarré sur le quai de Bagotville en 2019, **dont 59 347 passagers et 28 759 membres d'équipage, soit une augmentation de près de 100 % depuis 2015.**

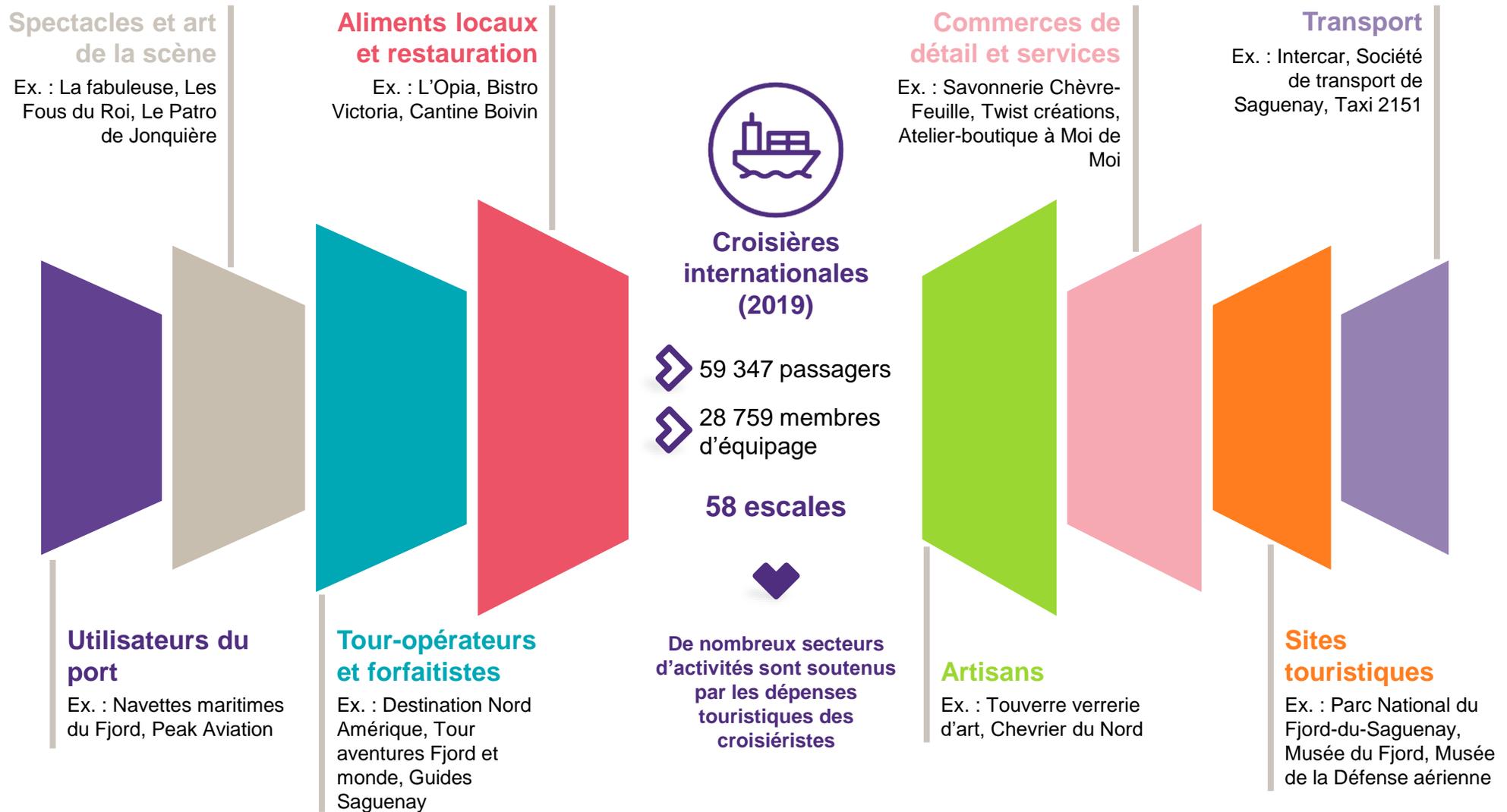
Les dépenses touristiques des croisiéristes au Saguenay–Lac-Saint-Jean ont été estimées à 7,9 M\$ en 2019¹. Celles-ci représentent un vecteur de retombées économiques importantes pour la région. Elles permettent notamment le soutien ou la création d'entreprises œuvrant en restauration, transport, loisir et divertissements, etc.



¹: En fonction des dépenses par visiteur en 2015 et d'une indexation de 2 % par année.

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes; Promotion Saguenay; Analyse RCGT.

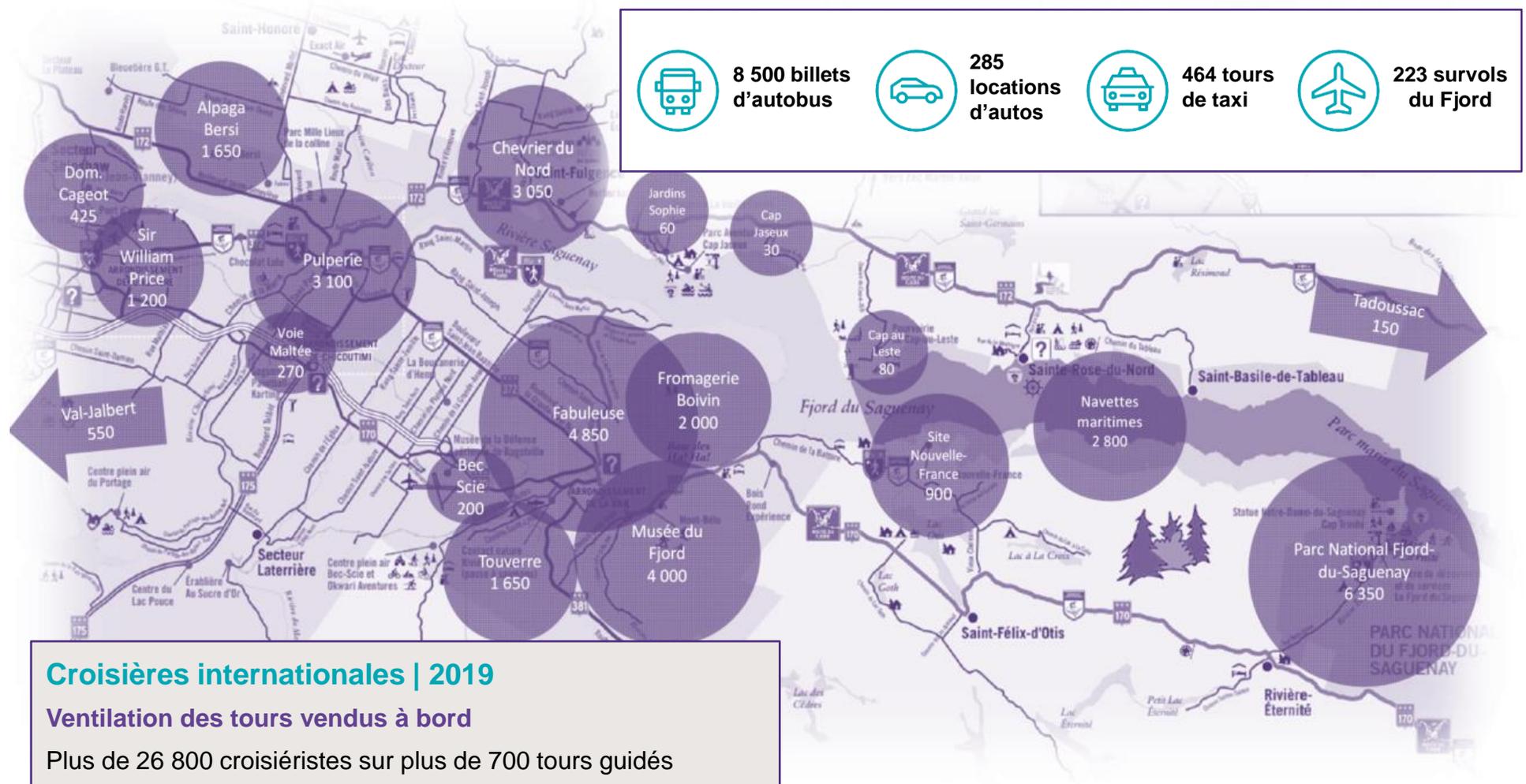
Le modèle de la chaîne de distribution des dépenses touristiques



Sources : Deloitte – Impact économique de l'industrie des croisières internationales à Saguenay; Analyse RCGT.

Les croisières internationales génèrent des retombées pour les sites touristiques de la région

VENTILATION DES TOURS INDIVIDUELS VENDUS À QUAÏ (2019)



Non seulement le quai des croisières internationales permet de valoriser le potentiel touristique de la région, mais il génère également un apport économique important

EN SOMME, LE QUAI DE BAGOTVILLE A UN IMPACT SUR LE DYNAMISME RÉGIONAL À BIEN DES ÉGARDS :

- Contribution à l'image de marque de Saguenay et de la région à l'international;
- Mise en valeur d'une masse critique d'entreprises régionales : plus de 50 entreprises régionales bénéficient directement de la venue des croisiéristes internationaux;
- Les dépenses d'investissements publics en immobilisations (fédérales, provinciales, municipales) ont stimulé l'investissement privé dans la région;
- Les croisières internationales permettent de prolonger la saison touristique durant les mois de septembre et d'octobre :
 - Augmentation du chiffre d'affaires des entreprises;
 - Rentabilisation de l'équipement;
 - Meilleures conditions pour les travailleurs;
- **Les croisières représentent une activité économique non négligeable pour le Saguenay–Lac-Saint-Jean. D'importantes sommes d'argent sont injectées dans la région en raison de celles-ci (dépenses des touristes, dépenses d'accueil et de promotion, investissements en immobilisations, etc.).**

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes, Deloitte – Impact économique de l'industrie des croisières internationales à Saguenay; Analyse RCGT.

Les impacts structurants liés aux croisières internationales peuvent être résumés en cinq principaux éléments



Croissance de la valeur foncière

Augmentation de valeur des immeubles en raison des revenus générés à proximité



Création et maintien d'emplois

Allongement de la saison (meilleures conditions pour les travailleurs)



Pérennité des infrastructures

Stimulation de l'investissement privé et de l'investissement public



Attractivité de la région

Contribution à la visibilité internationale de la région



Diversification de l'activité économique

Contribution à la masse critique des entreprises régionales d'accueil touristique

Sources : Entretiens réalisés qui ont porté sur les impacts structurants associés à la présence des installations maritimes, Deloitte – Impact économique de l'industrie des croisières internationales à Saguenay; Analyse RCGT.



Présentation des retombées économiques actuelles et projetées

- Les retombées économiques actuelles
- Les retombées économiques des investissements projetés
- Les grands projets industriels à surveiller
- Sommaire des impacts économiques

Les retombées économiques présentées dans cette section se distinguent en trois catégories

Les deux premières catégories de retombées économiques ont été évaluées par RCGT à l'aide du modèle intersectoriel du Québec de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Ce dernier s'appuie sur les tableaux des ressources et des emplois (TRE) de Statistique Canada. Une description détaillée du modèle et de son fonctionnement est présentée en annexe.

Les retombées économiques de la troisième catégorie ont été évaluées lors d'études antérieures et sont présentées à titre indicatif.



Les retombées économiques présentées dans cette section découlent des activités suivantes :

Évaluées par RCGT

1. Exploitation des installations maritimes actuelles;
2. Investissements futurs des exploitants actuels.

Présentées dans d'autres études

3. Grands projets industriels à surveiller.

Deux types de dépenses ont été considérées dans l'évaluation des retombées économiques

Dépenses récurrentes



Dépenses engendrées dans le cadre de l'exploitation des installations maritimes



Dépenses non récurrentes

Dépenses en immobilisations engendrées dans le cadre des projets de développement futurs des exploitants actuels

Modélisation des intrants avec le modèle intersectoriel du Québec de l'ISQ

Effets directs

Les effets directs sont ceux qui concernent le secteur directement touché par la dépense initiale. À cela s'ajoutent les taxes payées par le secteur sur ses achats d'intrants intermédiaires ainsi que les impôts et les parafiscalités perçus par les deux paliers de gouvernement.

Effets indirects et induits*

Le premier cycle d'effets indirects provient des premiers fournisseurs. Ces premiers impacts indirects correspondent à la valeur ajoutée générée chez les fournisseurs immédiats des entreprises québécoises, aux revenus fiscaux des gouvernements ainsi qu'aux fuites et aux taxes liées aux dépenses de ces mêmes fournisseurs. La somme des incidences des itérations subséquentes donne finalement l'effet indirect sur les autres fournisseurs.

Les effets induits sont ceux liés aux dépenses courantes de consommation des ménages qui sont concernés à titre direct ou indirect.

* Les effets induits ont été évalués seulement pour le volet des dépenses récurrentes.

Des dépenses importantes découlent de la présence des installations maritimes au Saguenay–Lac-Saint-Jean

En fonction des données transmises par les partenaires de l'étude, les **dépenses engendrées dans le cadre de l'exploitation de l'ensemble des installations maritimes sont évaluées à 86,5 M\$**. Elles incluent l'APS, Rio Tinto ainsi que des partenaires responsables de l'opération, de l'arrimage et d'autres activités réalisées au terminal maritime de Grande-Anse. Par ailleurs, les **dépenses engendrées dans le cadre des projets de développement futurs ont été estimées à 506 M\$**.



Dépenses engendrées dans le cadre de l'exploitation des installations maritimes

86,5
M\$



Dépenses en immobilisations engendrées dans le cadre des projets de développement futurs des exploitants actuels

506
M\$

Des descriptions plus détaillées des dépenses qui ont servi d'intrant à la modélisation des retombées économiques actuelles et projetées sont présentées dans les sous-sections suivantes.

Sources : Administration portuaire du Saguenay; Analyse RCGT.



Présentation des retombées économiques actuelles et projetées

- **Les retombées économiques actuelles**
- Les retombées économiques des investissements projetés
- Les grands projets industriels à surveiller
- Sommaire des impacts économiques

Les dépenses engendrées dans le cadre de l'exploitation des installations maritimes sont évaluées à 86,5 M\$

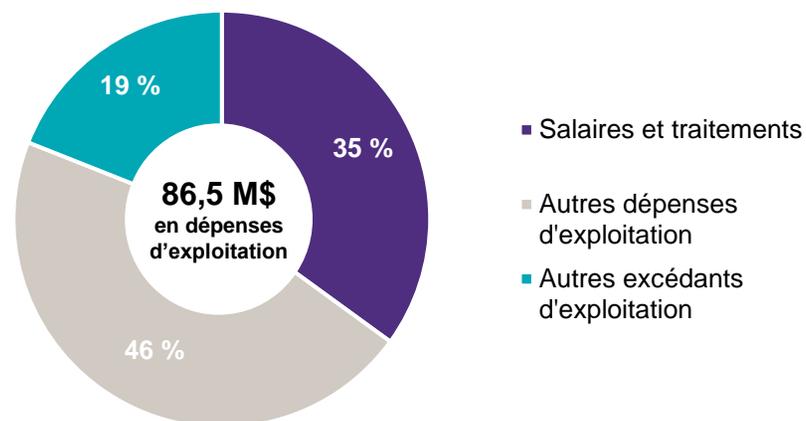
LA COMPILATION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION

Les dépenses d'exploitation totales des installations maritimes du Saguenay–Lac-Saint-Jean, pour l'année 2020, sont évaluées à 86,5 M\$. Les salaires et traitements représentent 37 % de cette somme, pour un total de 31,9 M\$.

Les données sur les dépenses d'exploitation ont été fournies par les partenaires de l'étude et incluent :

- **Les dépenses d'exploitation de l'APS**, incluant environ 1 M\$ en salaires et traitements;
- **Les dépenses d'exploitation des installations maritimes et ferroviaires de Rio Tinto**, incluant plus de 28 M\$ en salaires et traitements;
- **Les dépenses d'opération et d'arrimage¹** au terminal maritime de Grande-Anse. Ces dépenses sont effectuées par des entreprises spécialisées dans l'opération de terminaux portuaires et l'arrimage. Elles incluent notamment 2,5 M\$ en salaires et traitements;
- **Les dépenses d'exploitation de Promotion Saguenay** dédiées à l'organisation des croisières.

Dépenses d'exploitation des installations maritimes Saguenay–Lac-Saint-Jean, 2019, en %



Les salaires et traitements représentent 37 % des dépenses d'exploitation. La masse salariale soutient environ 393 emplois en équivalent temps complet (ETC).

Les autres dépenses d'exploitation correspondent aux achats de biens et services auprès de fournisseurs. Elles incluent notamment les dépenses d'énergie, les services professionnels, les matériaux divers et d'autres dépenses d'exploitation générales.

Les autres excédants d'exploitation incluent les profits, avantages sociaux et d'autres charges sociales.

¹ : Les dépenses en rémunération ont été fournies par les entreprises spécialisées. Les autres dépenses et excédants d'exploitation ont été estimés par l'APS.

Sources : Administration portuaire du Saguenay; Rio Tinto; QSL; Analyse RCGT.

L'impact économique généré par l'exploitation des installations maritimes totalise 83,9 M\$



83,9 M\$

en retombées économiques directes, indirectes et induites pour le PIB



821

emplois soutenus ou créés (ETC)



21,9 M\$

en revenus pour les gouvernements du Québec et du Canada

L'impact économique découlant des dépenses d'exploitation des installations maritimes totalise 83,9 M\$ pour l'année 2020. Une majeure partie des retombées économiques et fiscales provient de la valeur ajoutée des activités maritimes, principalement sous forme de dépenses salariales.

Les retombées restantes sont attribuées aux fournisseurs immédiats et subséquents qui fournissent des biens et services à l'industrie, et aux dépenses courantes de consommation des ménages qui sont concernés à titre direct ou indirect par l'exploitation des installations maritimes. **Le nombre d'emplois totaux au Québec qui a été soutenu par ces dépenses a été de 821 en 2020, dont 393 emplois directs.**

Selon les résultats de la modélisation, les gouvernements du Québec et du Canada ont obtenu des revenus totaux de 21,9 M\$ découlant des dépenses d'exploitation. Ce montant inclut les revenus directs, indirects et induits, ainsi que la parafiscalité. 15,6 M\$ ont été versés au gouvernement du Québec, et 6,3 M\$ au gouvernement fédéral. Un sommaire détaillé des retombées économiques directes, indirectes et induites est présenté à la page 52.

Sources : Modélisation des impacts économiques à l'aide du modèle intersectoriel de l'ISQ; Analyse RCGT.

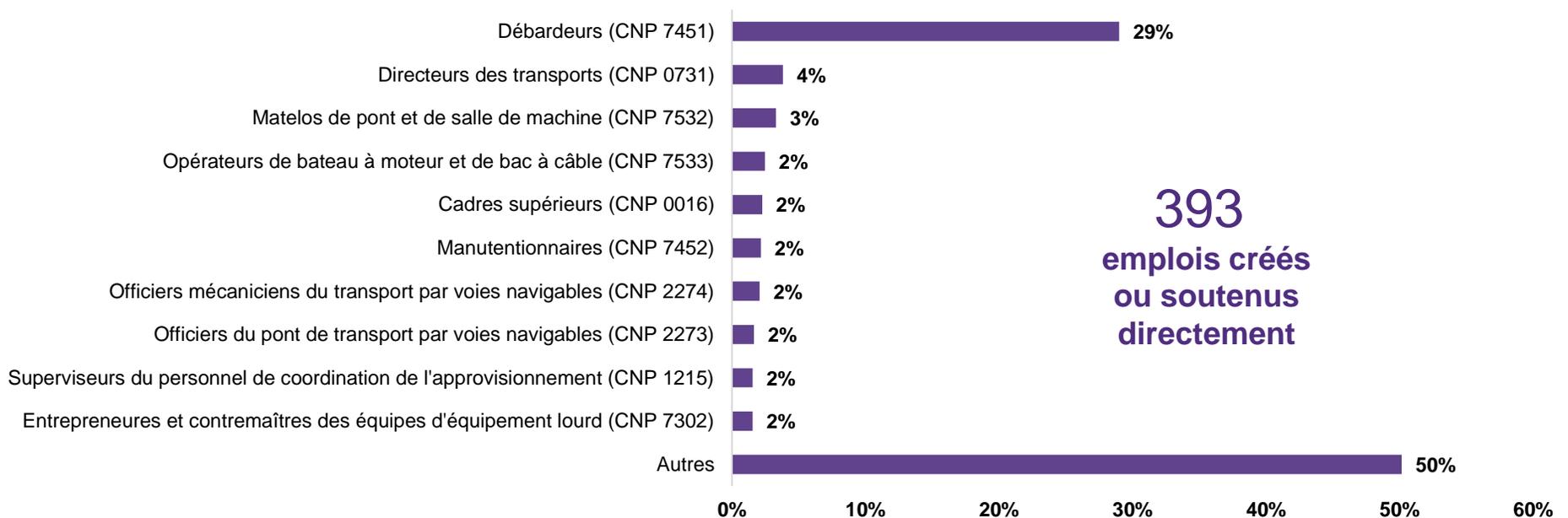
393 emplois sont créés ou soutenus directement au Saguenay–Lac-Saint-Jean par les dépenses d’exploitation

Selon la Classification nationale des professions (CNP), le métier de *Débardeurs* (CNP 7451) est le plus soutenu par les activités maritimes au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Les débardeurs transportent les charges sur les quais ou aux environs immédiats et chargent et déchargent des bateaux et d’autres navires. Ils travaillent pour des entreprises maritimes de transport de marchandises, des agences maritimes et des compagnies de navigation.

Parmi les autres professions les plus soutenues, on retrouve notamment les directeurs des transports, les matelots de pont et de salle de machine et différents types d’officiers. Au total, les emplois créés ou soutenus directement par les activités maritimes touchent plus de 120 professions.

Emplois créés ou soutenus directement par les dépenses d’exploitation

Saguenay–Lac-Saint-Jean, 2020, en % des emplois (ECT)



Sources : Modélisation des impacts économiques à l’aide du modèle intersectoriel de l’ISQ; Statistique Canada; Analyse RCGT.

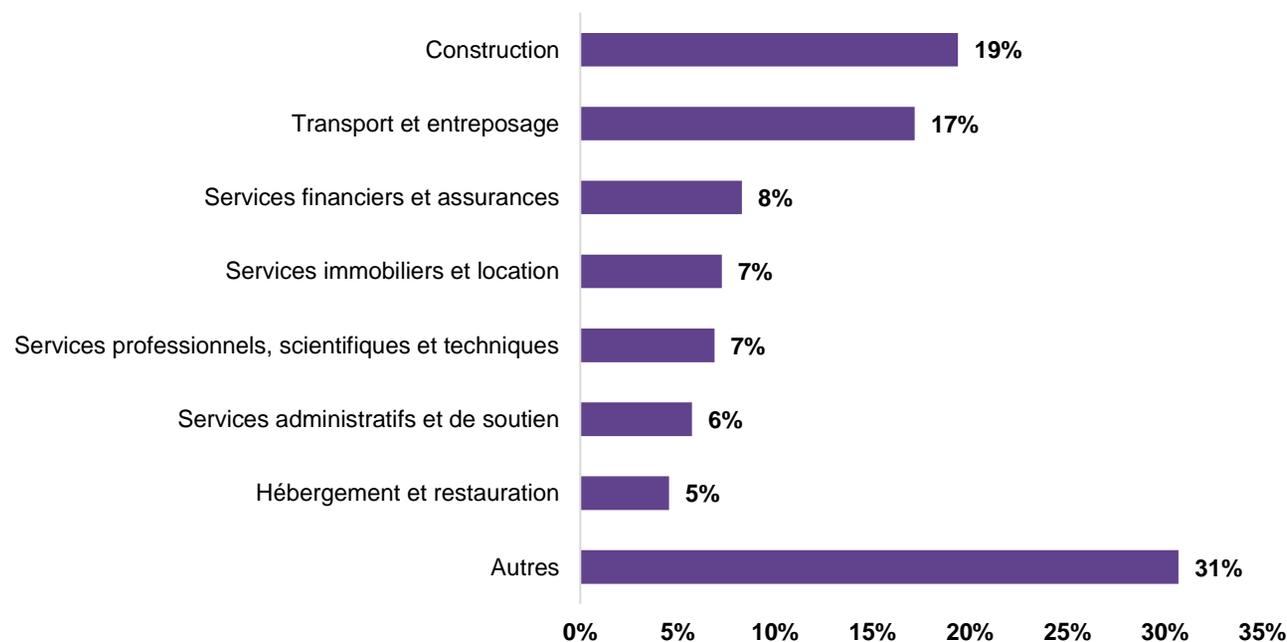
Plusieurs secteurs sont soutenus par les activités maritimes du Saguenay–Lac-Saint-Jean

LA CONSTRUCTION, LE TRANSPORT ET L'ENTREPOSAGE SONT LES SECTEURS LES PLUS SOUTENUS INDIRECTEMENT PAR LES ACTIVITÉS MARITIMES DU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN

Plusieurs secteurs de l'industrie des services font également parties de ceux les plus soutenus par les activités maritimes du Saguenay–Lac-Saint-Jean : services financiers et assurances; services immobiliers et location; services professionnels, scientifiques et techniques; services administratifs et de soutien; hébergement et restauration; etc. L'impact indirect résiduel comprend des dépenses qui touchent plusieurs autres secteurs d'activité différents. **En somme, l'impact indirect sur le PIB est évalué à 22,0 M\$.**

Ventilation de l'impact économique indirect par principaux secteurs d'activité

Québec, 2020, en % de l'impact indirect sur la valeur ajoutée au PIB



Ces secteurs d'activités sont notamment soutenus par le biais de dépenses d'exploitation en services de réparation, transport routier de marchandises spéciales, services de restaurations, location de machines, services de télécommunications mobiles, électricité, etc.

Sources : Modélisation des impacts économiques à l'aide du modèle intersectoriel de l'ISQ; Analyse RCGT.

Détail des retombées économiques générées par les dépenses d'exploitation des installations maritimes

	TOTAL
Emplois directs (ETC)	393 emplois
Emplois indirects (ETC)	235 emplois
Emplois induits (ETC)	193 emplois
Total des emplois (ETC)	821 emplois
Valeur ajoutée directe au PIB	44,4 M\$
Valeur ajoutée indirecte au PIB	22,0 M\$
Valeur ajoutée induite au PIB	17,5 M\$
Total de la valeur ajoutée au PIB	83,9 M\$
Revenus directs du gouvernement provincial	4,3 M\$
Revenus indirects du gouvernement provincial	1,3 M\$
Revenus induits du gouvernement provincial	2,9 M\$
Parafiscalité québécoise (RRQ, FSS, CSST, RQAP)	7,1 M\$
Revenus totaux du gouvernement provincial	15,6 M\$
Revenus directs du gouvernement fédéral	2,9 M\$
Revenus indirects du gouvernement fédéral	0,8 M\$
Revenus induits du gouvernement fédéral	1,5 M\$
Parafiscalité fédérale (assurance-emploi)	1,1 M\$
Revenus totaux du gouvernement fédéral	6,3 M\$

Sources : Modélisation des impacts économiques à l'aide du modèle intersectoriel de l'ISQ.; Analyse RCGT.



Présentation des retombées économiques actuelles et projetées

- Les retombées économiques actuelles
- **Les retombées économiques des investissements projetés**
- Les grands projets industriels à surveiller
- Sommaire des impacts économiques

Les dépenses en immobilisations prévues pour les prochaines années se chiffrent à 321 M\$ pour l'APS et 185 M\$ pour Rio Tinto

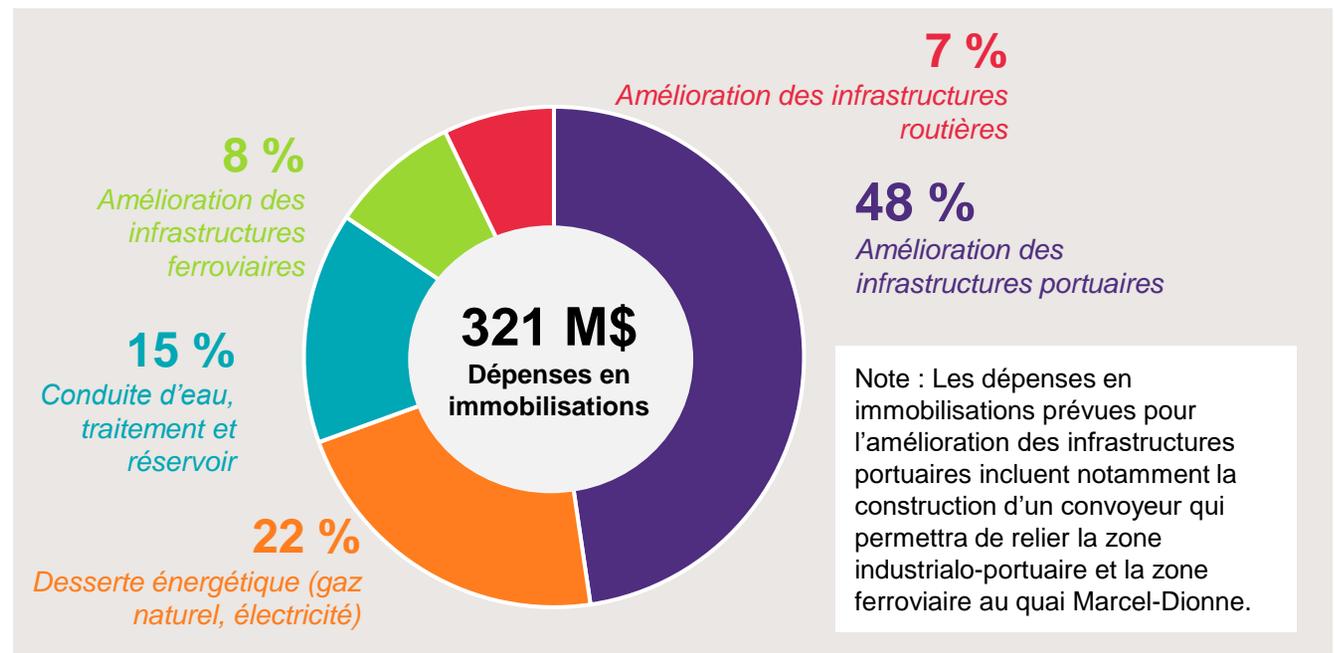
SUR LE PLAN DES INVESTISSEMENTS, L'APS PRÉVOIT NOTAMMENT INVESTIR PLUSIEURS MILLIONS DE DOLLARS AFIN DE METTRE À NIVEAU LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES EXISTANTES

Parmi les dépenses d'investissement recensées, 48 % sont voués à l'amélioration des infrastructures portuaires existantes.

22 % des investissements prévus visent l'amélioration de la desserte énergétique, tandis que 15 % sont pour des projets de conduite d'eau de procédé, de traitement des eaux et de réservoir.

Finalement, 8 % et 7 % des investissements prévus respectivement doivent servir à améliorer les infrastructures ferroviaires et routières qui desservent le site de Grande-Anse.

Dépenses en immobilisations prévues par l'APS
Grande-Anse, 2021-2028, en M\$, en %



En outre, **Rio Tinto investit présentement 185 M\$** pour la modernisation des installations portuaires de Port-Alfred au cours des prochaines années. Les investissements permettront d'améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de réception et de déchargement de matières premières. Les travaux de construction annoncés devraient se dérouler jusqu'en 2028.

Sources : Administration portuaire du Saguenay; Rio Tinto; Analyse RCGT.

Les retombées économiques générées par les dépenses en immobilisations prévues sont estimées à 313,7 M\$

POUR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ENGENDRÉE PAR LES PROJETS D'INVESTISSEMENT PRÉVUS, LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES TOTALES SONT LES SUIVANTES :

- **2 819 emplois créés ou soutenus** (équivalents temps complet), dont 1 809 emplois directs;
- **Valeur ajoutée au PIB de 313,7 M\$**, dont 211,9 M\$ en effets directs;
- **Contributions fiscales de 21,9 M\$** au gouvernement du Québec et de **14,4 M\$** à celui du Canada;
- **Contributions parafiscales de 33,8 M\$** au gouvernement du Québec et de **4,3 M\$** à celui du Canada.

L'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean et du Québec sera soutenue par les dépenses associées à l'amélioration des installations maritimes de la région. Une partie des retombées économiques et fiscales provient de la valeur ajoutée du secteur de la construction, principalement sous forme de dépenses salariales. Les retombées restantes sont attribuées aux fournisseurs immédiats et subséquents qui fournissent des biens et services au secteur de la construction. À noter que les retombées économiques illustrées ci-dessus sont valides pour la durée du chantier.

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES TOTALES (DIRECTES ET INDIRECTES) SONT LES SUIVANTES :



313,7 M\$

en retombées économiques pour le PIB



2 819

emplois créés ou soutenus (ETC)



74,4 M\$

en revenus pour les gouvernements

Sources : Modélisation des impacts économiques à l'aide du modèle intersectoriel de l'ISQ; Analyse RCGT.



Présentation des retombées économiques actuelles et projetées

- Les retombées économiques actuelles
- Les retombées économiques des investissements projetés
- **Les grands projets industriels à surveiller**
- Sommaire des impacts économiques

Les grands projets industriels à surveiller au Saguenay–Lac-Saint-Jean

DEUX PROJETS MAJEURS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SONT PRÉSENTEMENT SUR LA TABLE AU SAGUENAY–LAC-SAINT-JEAN. LES INSTALLATIONS MARITIMES DE LA RÉGION SONT ESSENTIELLES À LA RÉALISATION DE CEUX-CI, QUI POURRAIENT AVOIR UN IMPACT IMPORTANT SUR L'ÉCONOMIE RÉGIONALE.

1

Projet Lac à Paul – Ariane Phosphate

Le projet Lac à Paul consiste à exploiter une mine de phosphate à ciel ouvert dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean. Chaque jour, 55 000 tonnes de minerai seraient traitées afin de produire trois millions de tonnes de concentré phosphaté par année. Le projet s'accompagnerait de la construction d'un terminal maritime sur la rive nord de la rivière Saguenay.

2

Métaux BlackRock inc.

Métaux BlackRock inc. projette d'exploiter un gisement pour la production d'un concentré de ferrovanadium localisé dans le complexe géologique du Lac Doré, dans la municipalité de Chibougamau. Le concentré serait acheminé par train vers le site industrialo-portuaire de Port Saguenay, à Grande-Anse. Sur le site de Grande-Anse, une fonderie serait érigée pour produire du fer et du vanadium, qui seraient exportés vers des marchés extérieurs, via les installations portuaires existantes de Port Saguenay.

Sources : Ariane Phosphate; Métaux BlackRock inc.; Énergie Saguenay.

Ariane Phosphate élabore présentement le projet minier du Lac à Paul au Saguenay–Lac-Saint-Jean

LE PROJET EST LOCALISÉ À ENVIRON 200 KM AU NORD DE LA VILLE DE SAGUENAY

Celui-ci est composé de plusieurs phases : extraction d'apatite, raffinage pour extraire le phosphate, transport routier vers la rivière Saguenay et expédition vers les marchés via **de nouvelles installations portuaires sur la rive nord du Saguenay**. Des dépenses importantes sont prévues sur la durée de vie du projet :

- Construction et maintien des actifs de la mine : **1 679,4 M\$**;
- Exploitation minière : **7 446 M\$**;
- Restauration du site minier : **47 M\$**.

Plusieurs emplois seront créés directement et indirectement durant la construction et l'exploitation de la mine :

- **475 emplois** créés directement pour la construction des installations;
- **375 emplois** créés directement pour les activités minières;
- **Une centaine d'emplois** créés pour le transport du minerai;
- **Plusieurs centaines d'emplois** créés indirectement chez les fournisseurs de biens et services durant la construction et l'exploitation de la mine.

Le 15 avril 2021, une entente de principe d'une période de 50 ans a été conclue entre Ariane Phosphate et l'APS. Cette entente ouvre la voie à la réalisation d'un terminal de transbordement sur la rive nord du Saguenay qui permettra d'expédier le concentré de phosphate à travers le monde.

Des retombées économiques totales de plus de 12 G\$ sont prévues pour l'ensemble du Québec, ainsi qu'une moyenne de 1 670 emplois soutenus durant la durée de vie du projet.

De plus, des recettes globales de près de 4 G\$ sont prévues pour les gouvernements.

Sources : Ariane Phosphate; RCGT – Évaluation des retombées économiques du projet minier du Lac à Paul, GPS – Impacts des grands projets sur l'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean

Métaux BlackRock développe actuellement un projet minier et industriel visant la production d'un concentré de ferovanadium

LE GISEMENT EST LOCALISÉ DANS LE COMPLEXE GÉOLOGIQUE DU LAC DORÉ À ENVIRON 30 KM AU SUD-EST DE LA VILLE DE CHIBOUGAMAU. LA PÉRIODE D'EXPLOITATION DE LA MINE EST ESTIMÉE À 42,5 ANS.

Le concentré sera acheminé par train vers le site du terminal maritime de Grande-Anse, où une fonderie sera érigée pour produire du fer et du vanadium, qui seront exportés via les installations portuaires existantes de l'APS. **En somme, le projet de Métaux BlackRock représente des investissements totaux de 1,3 milliard de dollars, dont près de 850 M\$ pour la construction de la fonderie. De nombreux emplois seront créés ou soutenus par ces investissements.**

L'exploitation de la mine à Chibougamau créerait ensuite 200 emplois directs, comparativement à 300 pour l'exploitation de l'usine au Saguenay, en plus de soutenir de nombreux emplois indirectement. Les coûts associés à l'exploitation de la mine et de l'usine de transformation sont évalués à 13,9 G\$ et les profits avant impôts à 12,6 G\$. La majorité de ces coûts sont associés à l'exploitation de la fonderie.

En mai 2019, Métaux BlackRock a reçu le feu vert des autorités environnementales pour son projet de mine à Chibougamau et de fonderie à Saguenay. Depuis, la minière a également conclu une entente avec les communautés autochtones de Mashteuiatsh, au Lac-Saint-Jean, et d'Essipit et Pessamit, sur la Côte-Nord, concernant l'empiètement sur des terres ancestrales innues. L'entreprise s'était déjà entendue avec les Cris.

Au total, l'impact sur le PIB québécois a été évalué à 20 675 M\$ pour la durée de vie du projet.

Sources : Métaux BlackRock; RCGT – Analyse des retombées économiques du projet minier de Métaux BlackRock, GPS – Impacts des grands projets sur l'économie du Saguenay–Lac-Saint-Jean



Présentation des retombées économiques actuelles et projetées

- Les retombées économiques actuelles
- Les retombées économiques des investissements projetés
- Les grands projets industriels à surveiller
- **Sommaire des impacts économiques**

Chaîne de valeur régionale soutenue par l'industrie maritime



RioTinto

125 M\$

Investissements
communautaires

14,5 M\$

Impôts et
redevances

1,9 G\$

Retombées
économiques
annuelles

Écosystème
économique
régional
soutenu



Les installations maritimes soutiennent la grappe industrielle de l'aluminium du Saguenay–Lac-Saint-Jean

Le gouvernement du Québec reconnaît le Saguenay–Lac-Saint-Jean comme l'environnement idéal pour développer des projets profitables liés à l'aluminium. La situation géographique avantageuse de la région et ses installations maritimes en eau profonde permettent d'obtenir facilement une matière première sous plusieurs formes et plusieurs alliages, incluant l'aluminium liquide. Dès lors, un pôle attractif et innovant de transformation d'aluminium et de fabrication d'équipements spécialisés s'y est développé au fil des années.

Des retombées directes et visibles au Saguenay–Lac-Saint-Jean



4 000

emplois dans les installations de Rio Tinto



2 700

emplois dans les entreprises de deuxième et troisième transformation, ainsi que chez les équipementiers



De nombreux

emplois indirects soutenus

En plus des activités de Rio Tinto, la grappe industrielle de l'aluminium du Saguenay–Lac-Saint-Jean est composée d'une centaine d'entreprises synergiques et soutenues par un important réseau de partenaires. Ces entreprises, situées aux quatre coins de la région, sont principalement actives dans les secteurs d'activité suivants : équipementiers et fournisseurs spécialisés, produits finis, recyclage et produits semi-finis.

La région est également l'hôte de plusieurs centres de recherche dans le domaine de l'aluminium. Ces derniers permettent le travail de près de 400 chercheurs répartis dans plusieurs institutions, dont le Centre des technologies de l'aluminium du Conseil national de recherche du Canada et le Centre universitaire de recherche sur l'aluminium.

Afin de soutenir cet écosystème, les établissements scolaires du Saguenay–Lac-Saint-Jean offrent des formations spécialisées de niveaux professionnel, technique et universitaire : Ingénierie de l'aluminium, technologie du génie civil, métallurgie fonderie, etc.

En somme, les installations maritimes contribuent au dynamisme d'un pôle d'innovation qui soutient de nombreux emplois au Saguenay–Lac-Saint-Jean,

Sources : La Vallée de l'aluminium®; Rio Tinto; analyse RCGT.

L'industrie soutient plus de 7 135 emplois et 2,7 G\$ de PIB en plus de soutenir un écosystème d'emplois indirects

Activités maritimes directes



44,4 M\$

En valeur ajoutée au PIB



393

Emplois soutenus



Activités liées à l'aluminium



Activités liées aux croisières



Activités liées aux autres industries

Activités soutenues



2 620 M\$

En valeur ajoutée au PIB



4,4 M\$

En valeur ajoutée au PIB



54 M\$

En valeur ajoutée au PIB



6 350

Emplois soutenus



135

Emplois soutenus



260

Emplois soutenus

Note : Les retombées économiques des activités liées à l'aluminium, aux croisières et aux autres industries présentées ont été estimées sur la base des multiplicateurs présentés dans les tableaux Ressources-Emplois de Statistique Canada, des entrevues menées auprès des entreprises des différentes industries, d'études réalisées par Deloitte pour le compte de Rio Tinto et Promotion Saguenay et de données de la Société de la Vallée de l'aluminium®. Il s'agit de retombées économiques directes.



Principaux constats et recommandations

À la lumière de la présente étude, voici les principaux constats qui ont été identifiés

Dans le cadre du présent mandat, des entrevues avec des entreprises du Saguenay–Lac-Saint-Jean pour qui les installations maritimes contribuent à leurs activités ainsi qu'une collecte de données auprès de partenaires ont été menées.

Cette démarche a permis de faire état des différents impacts économiques associés à la présence des installations maritimes. Des impacts économiques quantitatifs ont été mesurés, auxquels s'ajoute un nombre important d'impacts structurants.

Ainsi, voici les principaux constats découlant de la présente étude.

01

L'exploitation des installations maritimes génère des **dépenses de 48,5 M\$, une contribution au PIB de 48,1 M\$ et des revenus pour les gouvernements de 12,0 M\$** annuellement, contribuant également au **soutien de 448 emplois**. En outre, le secteur maritime soutient un **écosystème de plus de 7 000 emplois et de 2,7 G\$** dans la région du Saguenay–Lac-Saint-Jean.

02

Les dépenses d'investissement prévues génèreront 264,1 M\$ en retombées économiques. Pour la durée des chantiers, 2 373 emplois seront créés ou soutenus.

03

Deux projets majeurs de développement économique pourraient se concrétiser au Saguenay–Lac-Saint-Jean. Les installations maritimes de la région sont essentielles à la réalisation de ceux-ci, qui pourraient **avoir un impact économique de 12,0 G\$** durant la durée de vie des projets.

En outre, la **zone industrialo-portuaire**, la plus grande en son genre au Canada, représente un outil de développement économique important. L'accès direct à un port en eau profonde peut bénéficier à plusieurs projets qui stimuleraient les retombées économiques régionales.

04

L'impact des installations maritimes sur le tissu économique local est considérable. Elles contribuent à **accélérer la croissance** d'entreprises et à l'implantation de nouvelles entreprises. Les intervenants consultés ont également souligné les **gains environnementaux importants** qui découlent du transport maritime.

05

Les installations portuaires offrent au Saguenay–Lac-Saint-Jean la possibilité de bien se positionner dans le marché des croisières internationales. **Les dépenses touristiques des croisiéristes au Saguenay–Lac-Saint-Jean ont été estimées à 7,9 M\$ en 2019.**

Saisir les opportunités générées par le corridor de commerce du Saguenay–Lac-Saint-Jean

ASSURER LA CROISSANCE D'UN MODE DE TRANSPORT AYANT PERMIS LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION AU COURS DES 150 DERNIÈRES ANNÉES

Protéger le transport maritime

01

Promouvoir une croissance des infrastructures de transport maritime

02

Se positionner comme un corridor de commerce incontournable

03

- Les installations maritimes offrent un potentiel économique à exploiter, notamment pour l'élargissement des marchés, les opportunités d'affaires, mais aussi pour les retombées économiques qu'elles offrent. L'exploitation et les dépenses d'immobilisation génèrent des retombées économiques importantes;
- Plusieurs intervenants sont d'avis que le potentiel est sous-exploité. Le Saguenay–Lac-Saint-Jean dispose notamment d'un avantage de taille dans le transport maritime sur courte distance (TMCD);
- Les deux projets majeurs qui pourraient se concrétiser au Saguenay–Lac-Saint-Jean illustrent bien le potentiel de développement économique qui découle de la présence des installations maritimes. Il est donc important de mettre en vitrine l'accès à des installations maritimes dans la région afin de faciliter le développement et la reconnaissance de la filière;
- Le développement de ce créneau pourrait certainement accentuer les impacts structurants sur le tissu économique local : croissance économique, création et maintien d'emplois, diversification de l'économie régionale, etc.;
- L'accès facile à des installations maritimes offre la chance aux entreprises de la région de réduire leur empreinte environnementale, mais également de limiter les coûts sociaux externes associés au transport routier.



Annexe

Les retombées économiques incluent les emplois soutenus, la valeur ajoutée sur le PIB et les revenus fiscaux

Dans le cadre de la présente section, les retombées économiques associées à la présence des installations maritimes de la région ont été analysées. Pour ce faire, le modèle intersectoriel du Québec présenté par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) a été utilisé. Ce dernier s'appuie sur les tableaux des ressources et des emplois (TRE) de Statistique Canada.

Les TRE constituent la base sur laquelle repose le modèle intersectoriel du Québec. Ces tableaux sont une représentation comptable du système de production de l'économie québécoise. Ils permettent de retracer les interrelations qui sous-tendent les échanges de biens et services entre les différents secteurs d'activité de l'économie québécoise de même qu'avec l'étranger.

Le modèle intersectoriel simule un choc dans l'économie afin d'en mesurer les effets. Le choc représente une dépense quelconque dans un secteur défini et sera diffusé dans l'économie québécoise. Dans le cadre de cette étude, à titre d'intrants, des dépenses d'exploitation et d'investissement ont été retenues.

L'analyse distingue les impacts directs, indirects et induits qui découlent des activités maritimes. Les effets directs sont ceux qui concernent le secteur directement touché par la dépense initiale. Les effets indirects concernent les fournisseurs du secteur touché, les fournisseurs de ces fournisseurs et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'on obtienne la somme des effets indirects. Plus la production d'une industrie est élevée, plus ses retombées sont importantes. Les effets induits sont générés par les dépenses des consommateurs.

Les extraits des simulations incluront les variables quantitatives suivantes :

- **Emplois créés ou soutenus** (années-personnes);
- **Valeur ajoutée sur le PIB** : salaires et traitements de la main-d'œuvre, revenus des entreprises individuelles et excédents d'exploitation des sociétés et des entreprises;
- **Revenus fiscaux des gouvernements du Québec et du Canada** : impôt et taxes, parafiscalité québécoise (RRQ, FSS, CNESST et RQAP) et parafiscalité fédérale (assurance-emploi).



rcgt.com



Certification | Fiscalité | Conseil