

**PROJET D'UN PORT D'ESCALE POUR LES BATEAUX  
DE CROISIÈRES À SAGUENAY**

**RETOMBÉES ÉCONOMIQUES**

**RAPPORT**

**PRÉSENTÉ À  
PROMOTION SAGUENAY**

**OCTOBRE 2005**

**DOSSIER No. 25044F**

---

Daniel **Arbour** & Associés

460, rue McGill  
Montréal (Québec) H2Y 2H2 CANADA  
Téléphone 514 954-5300 Télécopieur 514 954-5345  
arbour@arbour.ca

## TABLE DES MATIÈRES

---

	<b>Page</b>
<b>1.0 INTRODUCTION .....</b>	<b>1</b>
<b>2.0 LE PROJET .....</b>	<b>4</b>
<b>3.0 LA MÉTHODOLOGIE.....</b>	<b>5</b>
3.1 LE MODÈLE INTERSECTORIEL DU QUÉBEC.....	5
<b>4.0 LES IMPACTS ÉCONOMIQUES.....</b>	<b>8</b>
4.1 LES SOURCES PROBABLES D'IMPACTS .....	8
4.2 LES IMPACTS ASSOCIÉS À LA RÉALISATION DU PROJET .....	9
4.3 LES IMPACTS ASSOCIÉS À L'OPÉRATION DU QUAI .....	12
4.4 LES IMPACTS ASSOCIÉS AUX DÉPENSES DES PASSAGERS ET DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE .....	14
<b>5.0 SYNTHÈSE DES RÉSULTATS .....</b>	<b>18</b>

**Objectif**

L'objectif de ce mandat est d'évaluer les impacts économiques associés au projet d'aménagement d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage à la Ville de Saguenay. Les impacts mesurés concernent l'ensemble du territoire québécois.

**Modèle utilisé**

Les impacts sont évalués à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). Ce modèle est utilisé au Québec depuis 1972 par de nombreux organismes, tant du secteur public que privé, pour estimer les impacts économiques. Il est entre autres, utilisé par le ministère des Finances du Québec. Au cours des 10 dernières années, plus de 5 000 simulations ont été réalisées à l'aide du modèle intersectoriel de l'ISQ.

« Le modèle intersectoriel est un instrument qui permet de simuler et de traduire, en termes économiques, les effets de certains changements réels, anticipés ou hypothétiques relatifs à l'économie du Québec »<sup>1</sup>. En d'autres termes, c'est un outil d'analyse économique qui permet d'estimer les effets de changements qui touchent l'économie du Québec.

Les premiers travaux sur le modèle intersectoriel du Québec remontent au début des années 60. Le Conseil d'orientation économique s'était alors donné comme objectif de créer un instrument d'analyse permettant de mesurer l'impact économique de projets divers tout en étant adapté aux besoins du gouvernement du Québec.

Une première tentative de constitution d'un tableau intersectoriel de type classique, inspirée par les travaux du récipiendaire du prix Nobel de sciences économiques de 1973, le professeur Wassily Leontief de l'Université Harvard, a d'abord été réalisée pour l'année 1949. Des travaux ayant pour but de construire un tableau économique pour l'année 1961 ont par la suite été réalisés conjointement par le Bureau de la statistique (BSQ) du Québec<sup>2</sup> et une équipe de travail du laboratoire d'économétrie de l'Université Laval.

---

<sup>1</sup> Institut de la statistique du Québec, Études d'impact économiques, Brève présentation du modèle.

<sup>2</sup> En 1999, l'Institut de la statistique du Québec a succédé au Bureau de la statistique du Québec.

## ***Partenaires***

Outre les professionnels de Daniel Arbour & Associés, différents intervenants ont participé à la réalisation de cette étude. Mentionnons notamment :

- L'équipe de Promotion Saguenay :

### **Claude Bouchard, CRIA, MBA**

Directeur général adjoint

M. Bouchard est directeur général adjoint à Promotion Saguenay. Il est détenteur d'une maîtrise en administration des affaires (MBA) et œuvre dans le milieu du développement économique depuis de nombreuses années.

### **Éric Gauthier, M.Sc.,**

Analyste en développement régional

M. Gauthier est analyste en développement régional à Promotion Saguenay. Il est détenteur d'une maîtrise en gestion des organisations (M.Sc.) de l'Université du Québec à Chicoutimi. De plus, il poursuit présentement des études de doctorat (Ph.D.) en développement régional à la même université.

## ***Principales sources de l'étude***

- Port Saguenay
- BREA (Business Research and Economic Advisors) :

BREA est une firme de consultation en économie qui est devenue au fil des ans la référence dans l'industrie des croisières. En 1998, l'ICCL (International Council of Cruise Lines) a mandaté BREA pour réaliser une étude sur l'impact économique de l'industrie des croisières aux États-unis. En 2004, BREA a réalisé ce même type d'études pour le Canada. Certaines données de cette étude sont utilisées dans la présente analyse.

Mentionnons en terminant que les principaux clients de BREA dans l'industrie des croisières sont :

- Carnival Corporation;
- Royal Caribbean Cruises;
- International Council of Cruise Lines;
- Florida Caribbean Cruise Association;

- L'Association des navires de croisière du Nord-Ouest;
  - L'administration portuaire de Vancouver;
  - L'association des croisières du Saint-Laurent.
- Direction des statistiques économiques et sociales de l'Institut de la Statistique du Québec (ISQ), gestionnaire du modèle intersectoriel du Québec.

### ***Contenu de l'étude***

Outre la présente introduction, on retrouve à la section 2 une brève présentation du projet.

La méthodologie utilisée pour estimer les impacts économiques qui seraient engendrés par le projet est présentée à la section 3. La section 4, quant à elle présente les résultats obtenus. La synthèse des résultats est présentée à la section 5.

Plusieurs grands bateaux de croisière visitent le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Québec, et plus loin en amont sur la rivière Saguenay, ils remontent jusqu'à la baie Trinité.

Afin de maximiser les retombées de ces croisières, des intervenants économiques de la Ville de Saguenay ont donc proposé de doter celle-ci d'un terminal maritime qui sera en mesure d'accueillir ces grands navires. L'aménagement de ce terminal se ferait au quai A.-Lepage localisé dans la baie des Ha! Ha!, sur le territoire de l'arrondissement La Baie à Saguenay.

Le terminal d'escale proposé reposera sur des pieux et comportera, dans sa partie centrale, un quai flottant pour l'embarquement et le débarquement des passagers. L'ensemble de la structure d'accostage atteindra 200 mètres de longueur. Plus spécifiquement, la structure sera constituée de sept gros appuis (môles d'accostage) reliés entre eux par un pontage en béton et acier qui fera la jonction avec le quai existant. Ce pontage, d'une largeur de 6 mètres, constituera la promenade publique qui permettra aux visiteurs de bénéficier d'un quai de promenade à la fois agréable, sécuritaire et fonctionnelle lorsqu'il n'y aura pas de navires de croisière à quai.

Des intervenants de Promotion Saguenay ont déjà rencontré des représentants de compagnies maritimes qui œuvrent dans le secteur des croisières, afin de mesurer leur intérêt pour des escales à la Ville de Saguenay. Au total, onze navires de croisières ont déjà confirmé leur présence pour l'an prochain. Les bateaux utilisés pour ces croisières spécifiques possèdent une longueur moyenne de 250 mètres, une jauge moyenne de 60 000 tonnes et compte plus de 2 000 personnes à leur bord (en moyenne 1 354 passagers et 677 membres d'équipage)<sup>3</sup>.

On peut donc s'attendre à ce que la construction, l'exploitation et l'utilisation d'un tel équipement génèrent évidemment des impacts économiques pour la ville, la région et l'ensemble du Québec. La méthodologie utilisée, afin d'estimer ces impacts est présentée à la section suivante.

---

<sup>3</sup>

Ces données moyennes seront utilisées dans le cadre des simulations réalisées. Celles-ci peuvent être considérées comme conservatrices compte tenu que la tendance dans le marché des croisières est d'augmenter la taille des bateaux. Pour s'en convaincre, il suffit de consulter le site [www.cruise2.com](http://www.cruise2.com) pour observer les caractéristiques des navires de croisières qui ont été commandés et qui seront livrés en 2005, 2006 et 2007. En considérant tous les navires de cette liste, on constate que ceux-ci auront une moyenne de 2 160 passagers.

## 3.0

## LA MÉTHODOLOGIE

---

Le concept d'impact économique est relativement simple à comprendre : chaque fois qu'un acteur économique réalise une dépense, il stimule l'économie. Par exemple, lorsque l'on construit un quai, on attribue des contrats à différentes entreprises. Ces entreprises rémunéreront leurs employés et achèteront des matières premières nécessaires à leur prestation (béton, bois, etc.). Ces achats contribueront également à stimuler l'activité dans d'autres entreprises (les fournisseurs des premières entreprises, etc.). Ainsi, le « choc » initial dans l'économie stimulera plusieurs secteurs économiques. C'est l'ensemble de ces répercussions qui constitue les impacts économiques.

Les impacts économiques engendrés par la réalisation et l'exploitation d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage à la Ville de Saguenay sont évalués à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ). C'est ce modèle qui est utilisé au Québec depuis plusieurs années déjà pour estimer les impacts économiques. Ces impacts sont mesurés principalement en termes de main-d'œuvre, de masse salariale, de valeur ajoutée et de revenus gouvernementaux.

### 3.1

#### Le modèle intersectoriel du Québec

Le modèle intersectoriel du Québec est un modèle d'analyse de la propagation de la demande dans l'économie québécoise. Il exploite les relations d'échange en biens et en services observées entre les divers secteurs; ceux-ci se subdivisant en secteurs de la demande finale et en secteurs productifs. Ce modèle permet d'évaluer l'impact économique des dépenses associées à une production d'un sous-secteur sur les principaux agrégats économiques tels les salaires, la main-d'œuvre, la valeur ajoutée et les impôts directs et indirects. Le modèle permet ainsi de calculer les variations obtenues dans les niveaux d'activité et par conséquent, dans la consommation des intrants intermédiaires et primaires des divers secteurs industriels de l'économie, suite à la variation exogène de la demande à l'origine d'un secteur productif ou d'un secteur de la demande finale.

Le modèle intersectoriel repose sur les hypothèses suivantes :

- Le modèle évalue les effets qui se propagent dans l'économie sans pour autant fournir des renseignements sur le temps de réalisation de ces effets;
- L'évaluation des impacts associés aux immobilisations a été faite comme si l'injection avait été entièrement effectuée en 2005;
- Les différents calculs ont été réalisés «au conditionnel», en ce sens que l'impact économique est mesuré selon les différentes hypothèses sur les degrés de participation des entreprises québécoises, hypothèses qui se traduisent par

différentes valeurs des coefficients d'importation du modèle intersectoriel du Québec.

Le modèle estime les impacts par rapport à différentes variables. Ces variables sont la main-d'œuvre, les salaires, la valeur ajoutée et les revenus gouvernementaux. De plus, les impacts sur chacune de ces variables sont présentés selon les effets directs et indirects.

Avant de présenter les résultats des différentes simulations, il est utile de préciser le contenu de chacun des concepts utilisés par le modèle.

### **Les notions d'effets directs et indirects**

Les effets directs sont habituellement associés aux effets immédiats engendrés par la dépense analysée. Si on considère le projet d'aménagement d'un terminal d'escale, l'effet direct se rapporte aux salaires payés aux travailleurs de la construction sur le site, à la marge de l'entrepreneur, etc. Les effets indirects comptabilisent les impacts associés à la fourniture des biens et services. Ces effets s'expliquent par le fait que les industries qui sont sollicitées par la dépense initiale doivent s'approvisionner en biens et services auprès de divers fournisseurs (le verre, le béton, le bois, le métal, etc.).

### **Les effets induits**

Les effets directs et indirects de la dépense simulée généreront des emplois et des salaires. Une partie de cette rémunération sera réinjectée dans l'économie pour acheter des produits de consommation courants tels que de la nourriture, des vêtements. C'est ce qu'on appelle les effets induits.

Pour estimer ces effets, on doit donc simuler l'effet des salaires directs et indirects net (après impôt et une fois l'épargne soustrait) obtenus dans la structure des dépenses moyenne des ménages québécois du modèle intersectoriel du Québec.

Les effets induits sont donc estimés dans la présente étude, mais les résultats sont présentés séparément des effets de base estimés directement par le modèle de l'Institut de la statistique du Québec. Selon la définition du modèle, les effets totaux comprennent les effets directs et les effets indirects. Cette distinction permet donc aux lecteurs de mieux mesurer l'ampleur de chacun des effets et est conforme à la définition des concepts du modèle.

### **La variable main-d'œuvre**

Le résultat le plus souvent véhiculé d'une étude d'impact économique concerne très certainement la variable associée à la main-d'œuvre. Précisons toutefois que les résultats relatifs au facteur travail réfèrent aux «inputs» requis de main-d'œuvre et non pas au nombre d'emplois. Ainsi, une «personne-année» est la mesure d'«input» de main-d'œuvre égale au nombre d'heures normalement travaillées pendant un an par les travailleurs du



secteur concerné. Par exemple, le travail fournit pendant un an par 100 travailleurs qui auraient travaillé les heures normales plus 10% en temps supplémentaire, représentera 110 «personnes-année» sans qu'une seule personne de plus ne soit employée. Ainsi, il faut éviter de parler exclusivement d'emplois créés. On doit plutôt parler d'emplois soutenus (c'est-à-dire créés ou maintenus).

### **Les salaires**

Les salaires correspondent à la rémunération brute de la main-d'œuvre. Ces estimations sont établies avant toutes déductions telles l'impôt, l'assurance-chômage, etc.

### **La valeur ajoutée**

La valeur ajoutée représente une mesure de la valeur de la production intérieure de l'économie québécoise. Dans le modèle intersectoriel du Québec, elle est obtenue par la somme des rémunérations des facteurs de production, soit les salaires et les autres revenus bruts avant impôts.

### **Revenus des gouvernements**

Les revenus des gouvernements comprennent les items suivants :

- Gouvernement du Québec
  - Impôts sur salaires
  - Taxes de vente
  - Taxes spécifiques
  
- Gouvernement Fédéral
  - Impôts sur salaires
  - Taxes de vente
  - Taxes de droits d'accise

- Les parafiscalités

Les parafiscalités comprennent les contributions des employeurs et des employés :

- Québécoise : RRQ, FSS, CSST
- Fédérale : assurance-emploi

## 4.0 LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

---

La logique du modèle est d'estimer les impacts économiques d'un projet à partir des dépenses qui constituent le choc initial dans l'économie. Dans le cadre du présent mandat il s'agit donc, dans un premier temps, d'identifier les sources possibles d'impacts associées au terminal d'escale et d'estimer l'ampleur des dépenses qui proviennent de chacune de ces sources. Ensuite, il s'agit d'utiliser le modèle intersectoriel du Québec afin d'estimer les conséquences ou si on veut les impacts économiques générés par le projet considéré.

### 4.1 Les sources probables d'impacts

La première étape à réaliser lors de l'estimation des impacts économiques est d'identifier les dépenses qui constitueront le choc initial dans l'économie.

La principale préoccupation lors de cette étape est d'éviter les doubles comptages. Par exemple, dans le cas qui nous concerne, on ne pourrait pas considérer d'une part les dépenses des compagnies de croisière pour utiliser le terminal et d'autre part, les coûts d'entretien du quai. En fait, les dépenses des compagnies de croisière constituent un revenu pour le terminal qui lui, utilise une partie de cette somme pour entretenir le quai. En considérant ces deux types de dépenses, on surestimerait les impacts compte tenu que les mêmes dollars seraient simulés deux fois.

Par ailleurs, certaines caractéristiques de l'équipement influencent inévitablement les dépenses qui seront considérées dans l'analyse. Ainsi, compte tenu que le nouvel équipement sera utilisé essentiellement comme un terminal d'escale, il serait inapproprié de considérer des dépenses comme le coût de la croisière ou les dépenses courantes de fonctionnement des navires. Ces dépenses sont habituellement effectuées dans la région du port d'attache.

En fait, selon notre analyse, les impacts économiques générés par le nouveau terminal d'escale proviendraient de trois sources :

- Les dépenses lors de l'aménagement du terminal d'escale

Les dépenses liées à la réalisation du projet constituent le premier choc positif pour l'économie. Ces dépenses, bien qu'elles ne soient pas récurrentes sont tout de même à la base d'un impact économique associé au projet.

- Les dépenses d'opération du nouvel équipement

Les gestionnaires du terminal percevront des droits auprès des différentes compagnies qui utiliseront le quai. Ces revenus serviront à l'exploitation et à

l'entretien du nouvel équipement. Ces dépenses doivent être considérées dans l'analyse.

- Les dépenses des passagers et des équipages dans l'économie locale.

La raison d'être du nouveau quai est d'accueillir des bateaux de croisière à la Ville de Saguenay. Le nouvel équipement constituera donc de terminal d'escale. Il est donc clair que des passagers et des membres d'équipage descendront donc pour visiter la Ville, les commerces, etc.

Les dépenses effectuées par ces passagers et l'équipage engendreront des retombées économiques. Elles doivent donc être considérées dans la présente analyse.

Au total donc, trois simulations sont effectuées. Il s'agit maintenant de documenter les dépenses générées par chacune de ces trois sources. Par la suite, il sera possible d'estimer les impacts économiques générés par celles-ci.

#### **4.2 Les impacts associés à la réalisation du projet**

L'objectif de cette section est de présenter les résultats de l'impact économique associé à la réalisation du projet. Il est important de mentionner que ces impacts sont non récurrents, contrairement aux dépenses d'exploitation et d'utilisation.

Nous abordons dans un premier temps, les dépenses associées directement à la construction du port d'escale. Selon les informations obtenues, ces dépenses atteindraient 24,6 millions de dollars :

**Tableau 1 Dépenses associées à la construction du port d'escale au quai A.-Lepage**

<b>Description</b>	<b>Montant</b>
Organisation de chantier	1 300 000 \$
Dragage	110 000 \$
Plate-forme d'accostage (pieux, béton, défense ...)	11 976 700 \$
Plate-forme d'amarrage (pieux, béton ...)	3 753 200 \$
Appontements quai-promenade	1 000 000 \$
Quai flottant	856 000 \$
Pont d'accès entre le quai existant et le quai futur	750 000 \$
Passerelle d'accès aux plates-formes d'amarrage	360 000 \$
Éclairage et signalisation	325 500 \$
<b>Coûts directs</b>	<b>20 431 400 \$</b>
Ingénierie, surveillance, gérance	1 537 700 \$
Géotechnique complémentaire, simulation pilotage, laboratoires d'essais et d'inspections	500 000 \$
<b>Sous-total (taxes en sus)</b>	<b>22 419 100 \$</b>
Contingences (10%)	2 228 800 \$
<b>Total (taxes en sus)</b>	<b>24 647 900 \$</b>

Source : Aménagement d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage, Ville de Saguenay, Arrondissement La Baie, Roche Saguenay.

Par ailleurs, la réalisation du projet exigera des dépenses autres que les coûts directement associées à la construction du quai. Pensons notamment aux aménagements terrestres autour du site et aux différentes études professionnelles réalisées ou à venir. De plus, les aménagements qui seraient réalisées dans le cadre du projet permettraient la concrétisation d'investissements privés dans le domaine immobilier. Or, compte tenu que selon les informations obtenues, ces investissements se feraient essentiellement si le quai se concrétise, il est pertinent de les considérer dans la présente analyse.

Au total, l'ensemble de ces autres dépenses associées à la réalisation du projet atteindrait environ 19,7 millions de dollars.

**Tableau 2 Autres dépenses associées à l'aménagement du port d'escale au quai A.-Lepage**

Description	Montant
Aménagements terrestres	10 045 000 \$
Projet immobilier résidentiel	6 100 000 \$
Projet immobilier commercial	1 900 000 \$
Études professionnelles	1 426 400 \$
Frais de développement	269 900 \$
<b>TOTAL (taxes en sus)</b>	<b>19 741 300 \$</b>

Source : Aménagement d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage, Ville de Saguenay, Arrondissement La Baie, Roche Saguenay.

Au total, l'ensemble des dépenses associées à la réalisation du projet atteindrait donc 44,4 millions de dollars. Les impacts économiques associés à ces dépenses sont estimés à partir du modèle intersectoriel du Québec. Le tableau suivant présente une synthèse des résultats obtenus.

**Tableau 3 Impact économique associé à l'aménagement d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage (en milliers de dollars)**

Variables	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux	Effets induits <sup>4</sup>
Main-d'œuvre (personne-année)	297,4	175,9	473,3	107,7
Salaires	12 507	6 130	18 637	2 788
Valeur ajoutée	18 936	11 884	30 820	6 648
Revenus du gouvernement du Québec	1 427	1 563	2 990	1 107
Parafiscalité québécoise	2 863	858	3 721	374
Revenus totaux gouvernement du Québec	4 290	2 421	6 711	1 481
Revenus du gouvernement du Canada	1 099	806	1 905	781
Parafiscalité fédérale	491	260	751	121
Revenus totaux gouvernement Fédéral	1 590	1 066	2 656	902

Source : Institut de la Statistique du Québec, 2005.

<sup>4</sup> Estimé à partir du salaire après impôt moins l'épargne.

D'après les résultats du modèle, les effectifs de main-d'oeuvre requis pour l'aménagement du terminal d'escale sont évalués au niveau direct à 297 personnes-année, et au niveau indirect à 176 personnes-année pour un total de 473 personnes-année. Si on considère également les effets induits, l'impact total sur la main-d'œuvre serait de 581 personnes-année. La masse salariale totale impliquée dans le projet s'élèverait à 21,4 millions de dollars, dont 12,5 millions de dollars au niveau direct, 6,1 millions de dollars au niveau indirect et 2,8 millions de dollars au niveau induit, alors que la valeur ajoutée totale atteindrait 37,5 millions de dollars si on considère les effets induits.

Les recettes fiscales générées par les gouvernements du Québec et du Canada sont évaluées au total à respectivement 8,2 millions de dollars et 3,6 millions de dollars si on considère les effets induits.

#### **4.3 Les impacts associés à l'opération du quai**

Les dépenses d'opération du quai généreront également des retombées économiques pour la région et l'ensemble du Québec. Il est donc pertinent de simuler l'impact de ces dépenses.

Contrairement aux dépenses pour la réalisation du projet, les dépenses d'opération généreront des impacts récurrents, c'est-à-dire année après année. De plus, ce type de dépense varie également d'une année à l'autre selon le niveau d'utilisation du quai. Or, compte tenu que l'achalandage du quai devrait augmenter avec les années, il est pertinent d'estimer les impacts pour une certaine période et ainsi pour avoir une meilleure appréciation de l'ampleur des impacts.

Compte tenu que les dépenses d'opération du quai varieront selon son achalandage, il est nécessaire de formuler certaines hypothèses concernant l'utilisation du nouvel équipement.

Promotion Saguenay a effectué certaines prévisions à ce propos. Comme nous l'avons déjà mentionné, 11 bateaux de croisières ont déjà confirmé leur présence pour l'an prochain même si le quai ne sera pas en opération. Ainsi, Promotion Saguenay prévoit que lors de la première année d'opération du quai, celui-ci pourrait accueillir 35 bateaux. Par la suite, on prévoit une augmentation de 5 bateaux par année. Avec de telles hypothèses, 225 navires utiliseraient le quai lors des 5 premières années d'opération (pour une moyenne d'environ 45 navires par année).

Selon ce niveau de fréquentation et selon les hypothèses de dépenses formulées par Promotion Saguenay, les dépenses d'opération du quai lors des 5 premières années atteindraient 2,5 millions de dollars. Le tableau suivant présente la répartition de ces dépenses :

**Tableau 4 Dépenses associées à l'opération d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage**

Description	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	Total
Amarrages et supports	312 600 \$	357 200 \$	401 900 \$	446 500 \$	491 200 \$	<b>2 009 400 \$</b>
Entretien et réparations	25 000 \$	30 000 \$	35 000 \$	40 000 \$	45 000 \$	<b>175 000 \$</b>
Association des croisières	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	10 000 \$	<b>50 000 \$</b>
Assurances	50 000 \$	50 000 \$	50 000 \$	50 000 \$	50 000 \$	<b>250 000 \$</b>
<b>Total</b>	<b>397 600 \$</b>	<b>447 200 \$</b>	<b>496 900 \$</b>	<b>546 500 \$</b>	<b>596 200 \$</b>	<b>2 484 400 \$</b>

Les impacts économiques associés à ces dépenses sont présentés au tableau suivant :

**Tableau 5 Impact économique associé à l'opération d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage – 5 premières années d'opération (en milliers de dollars)**

Variables	Effets directs et indirects	Effets induits
Main-d'œuvre (personne-année)	24,7	6,4
Salaires	1 130	166
Valeur ajoutée	2 064	396
Revenus du gouvernement du Québec	207	66
Parafiscalité québécoise	150	22
Revenus totaux gouvernement du Québec	357	88
Revenus du gouvernement du Canada	117	47
Parafiscalité fédérale	40	7
Revenus totaux gouvernement Fédéral	157	54

Source : Institut de la Statistique du Québec, 2005.

Selon les résultats du modèle, les effectifs de main-d'oeuvre nécessaire à l'opération d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage lors des 5 premières années d'exploitation sont

estimés à 31 personnes-année, soit 25 personnes-année au niveau direct et indirect et 6 personnes-année au niveau induit. La masse salariale totale engagée dans le projet se chifferrait à 1,3 millions de dollars, soit 1,1 millions de dollars au niveau direct et indirect et 200 000 \$ au niveau induit. La valeur ajoutée totale atteindrait 2,5 millions de dollars on considère les effets induits.

Par ailleurs, l'ensemble des recettes fiscales générées par les gouvernements du Québec et du Canada sont respectivement estimées à 400 000 \$ et à 200 000 \$ si on considère les effets induits.

#### 4.4 Les impacts associés aux dépenses des passagers et des membres d'équipage

L'utilisation comme telle du quai générera également des impacts économiques. Lors des escales des bateaux, un certains nombres de passagers et de membres d'équipage descendront du navire pour visiter la Ville et la région. Les dépenses effectuées par ces visiteurs généreront des retombées économiques.

Afin d'estimer ces impacts, il est nécessaire d'estimer le nombre de bateaux et le nombre de personnes qui pourraient descendre des navires en escale.

Promotion Saguenay a élaboré un scénario de développement basé sur les premières rencontres effectuées avec des responsables de croisières. Ainsi, selon les informations obtenues, on estime que 225 navires de croisières utiliseront le nouveau quai lors des 5 premières années d'exploitation du quai. Au total, ces bateaux regrouperaient 304 650 passagers et 152 325 membres d'équipage.

**Tableau 6 Passagers et membres d'équipage**

Description	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	Total
Nombre de bateaux	35	40	45	50	55	<b>225</b>
Nombre de passagers	47 390	54 160	60 930	67 700	74 470	<b>304 650</b>
Nombre de membres d'équipage	23 695	27 080	30 465	33 850	37 235	<b>152 325</b>

#### ***Les dépenses des passagers***

Selon une étude effectuée récemment sur l'industrie des croisières au Canada, les dépenses moyennes par passager au Québec lors d'une escale sont estimées à 118 \$. Ces dépenses sont réparties de la façon suivante<sup>5</sup> :

<sup>5</sup> Source : Business Research & Economic Advisors, La contribution de l'industrie des croisières internationales à l'économie canadienne en 2003, octobre 2004. Dépenses des passagers à terre sur le territoire du Québec en excluant les dépenses d'hébergement.



- Circuits et transport : 42 \$;
- Nourriture et boissons : 26 \$
- Autres biens au détail : 50 \$.

Par ailleurs, toujours selon cette étude, 95% des passagers débarquent à quai lors des escales. En utilisant ces hypothèses, on estime qu'au cours des 5 premières années d'exploitation du quai 289 419 passagers visiteraient la ville et la région. Ces visiteurs pourraient effectuer des dépenses totales de l'ordre de 34,2 millions de dollars.

**Tableau 7 Estimation des dépenses des passagers**

Description	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	Total
Nombre de passagers descendants à quai	45 021	51 452	57 884	64 315	70 747	<b>289 419</b>
Dépenses						
circuits et transport	1 890 900 \$	2 161 000 \$	2 431 100 \$	2 701 200 \$	2 971 400 \$	<b>12 155 600 \$</b>
nourriture et boissons	1 170 500 \$	1 337 700 \$	1 505 000 \$	1 672 200 \$	1 839 400 \$	<b>7 524 800 \$</b>
autres biens au détail	2 251 000 \$	2 572 600 \$	2 894 200 \$	3 215 800 \$	3 537 400 \$	<b>14 471 000 \$</b>
Dépenses totales	5 312 400 \$	6 071 300 \$	6 830 300 \$	7 589 200 \$	8 348 200 \$	<b>34 151 400 \$</b>

### ***Les dépenses des membres de l'équipage***

Toujours selon la même étude réalisée sur l'industrie des croisières, les membres d'équipage dépense en moyenne 99 \$ lors des escales<sup>6</sup>. Ces dépenses sont réparties entre les circuits et le transport (18 \$), la nourriture et les boissons (14 \$) et les autres biens au détail (67 \$). Par ailleurs, 60% des membres de l'équipage devraient descendre à quai<sup>7</sup>.

En utilisant ces hypothèses, on estime que 91 395 membres d'équipage pourraient visiter la Ville et la région au cours des 5 premières années d'utilisation du quai. Les dépenses réalisées par ceux-ci pourraient atteindre 9,0 millions de dollars.

<sup>6</sup> Source : Business Research & Economic Advisors, La contribution de l'industrie des croisières internationales à l'économie canadienne en 2003, octobre 2004. Dépenses des membres d'équipage à terre sur le territoire du Québec.

<sup>7</sup> Idem.

**Tableau 8 Dépenses des membres de l'équipage**

Description	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	Total
Nombre de membres de l'équipage descendants à quai	14 217	16 248	18 279	20 310	22 341	<b>91 395</b>
Dépenses						
circuits et transport	255 900 \$	292 500 \$	329 000 \$	365 600 \$	402 100 \$	<b>1 645 100 \$</b>
nourriture et boissons	199 000 \$	227 500 \$	255 900 \$	284 300 \$	312 800 \$	<b>1 279 500 \$</b>
autres biens au détail	952 500 \$	1 088 600 \$	1 224 700 \$	1 360 800 \$	1 496 800 \$	<b>6 123 400 \$</b>
Dépenses totales	1 407 400 \$	1 608 600 \$	1 809 600 \$	2 010 700 \$	2 211 700 \$	<b>9 048 000 \$</b>

**Les impacts économiques**

Les dépenses totales des passagers et des membres d'équipage qui pourraient être effectuées dans la région sont donc estimées à 43,2 millions de dollars pour les 5 premières années. On retrouve aux tableaux suivants une synthèse de l'impact économique associé à ces dépenses.

**Tableau 9 Impact économique associé aux dépenses des passagers et des membres d'équipage – 5 premières années d'opération**  
(en milliers de dollars)

Variables	Effets directs	Effets indirects	Effets totaux	Effets induits
Main-d'œuvre (personnes-année)	379,3	188,4	567,6	67,6
Salaires	6 258	5 127	11 385	1749
Valeur ajoutée	11 183	9 672	20 854	4170
Revenus du gouvernement du Québec	3 131	887	4 018	694
Parafiscalité québécoise	855	707	1 562	235
Revenus totaux gouvernement du Québec	3 986	1 594	5 580	929
Revenus du gouvernement du Canada	2 616	537	3 153	490
Parafiscalité fédérale	286	225	511	76
Revenus totaux gouvernement Fédéral	2 903	762	3 664	566

Source : Institut de la Statistique du Québec, 2005.

On constate, à la lecture du tableau, que lors des 5 premières années d'exploitation du terminal d'escale au quai A.-Lepage, les effectifs de main-d'oeuvre requis sont évalués au niveau direct à 379 personnes-année, à 188 personnes-année au niveau indirect et à 68 personnes-années au niveau induit pour un total de 635 personnes-année. La masse salariale totale impliquée s'élèverait à 6,3 millions de dollars au niveau direct, à 5,1 millions de dollars au niveau indirect et à 1,7 millions de dollars au niveau induit pour un total de 13,1 millions de dollars. De même, la valeur ajoutée totale atteindrait 25,0 millions de dollars si on considère les effets induits. Finalement, l'ensemble des recettes fiscales générées par les gouvernements sont évaluées à 6,5 millions de dollars pour le gouvernement du Québec et 4,2 millions de dollars pour le gouvernement du Canada si on considère les effets induits.

L'objectif poursuivi dans le cadre du présent mandat était cerner l'ampleur des impacts économiques associés à l'implantation d'un terminal d'escale au quai A.-Lepage à la Ville de Saguenay.

Les impacts économiques générés par le projet sont évalués à partir du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), modèle qui est utilisé depuis plusieurs années, afin d'estimer les impacts économiques sur l'ensemble du territoire québécois. Ces impacts sont mesurés principalement en termes de main-d'œuvre, de masse salariale, de valeur ajoutée et de revenus gouvernementaux.

Certaines hypothèses concernant l'utilisation du nouvel équipement ont été effectuées par Promotion Saguenay qui a élaboré un scénario de développement basé sur les premières rencontres effectuées auprès de responsables de croisières. Selon les informations obtenues, le nombre de navires de croisières qui pourraient utiliser le nouveau quai lors des 5 premières années d'opération est estimé à 225. Au total, ces bateaux regrouperaient près de 305 000 passagers et environ 152 000 membres d'équipage.

Une partie des impacts économiques générés par le nouveau terminal d'escale est associée à des dépenses récurrentes. Plus spécifiquement, ce sont **les dépenses d'opération du terminal, ainsi que les dépenses des passagers et des équipages dans l'économie locale, qui sont estimées à 45,7 millions de dollars pour les 5 premières années d'exploitation du terminal.**

**D'après les résultats du modèle de l'ISQ, l'injection de ces dépenses dans l'économie soutiendrait l'équivalent de 666 emplois, 14,4 millions de dollars en salaires et générerait 11,4 millions de dollars en recettes fiscales pour les gouvernements du Québec et du Canada<sup>8</sup>.**

**Les dépenses associées à la réalisation du projet sont estimées à 44,4 millions de dollars. Ces dépenses généreraient également des impacts économiques. Toujours selon le modèle de l'ISQ, l'injection de ces dépenses dans l'économie soutiendrait l'équivalent de 581 emplois durant la construction, ce qui représenterait une masse salariale de l'ordre de 21,4 millions de dollars et générerait des revenus de 11,8 millions de dollars pour les gouvernements.**

---

<sup>8</sup> Effets directs, indirects et induits.