



Impact économique des activités maritimes dans les vastes zones de gestion des océans

SÉRIE ANALYSES STATISTIQUES ET ÉCONOMIQUES

Analyse économique

Direction générale d'Analyse économique et statistiques

No.1-2



Impact économique des activités maritimes dans les vastes zones de gestion
des océans

Gardner Pinfold

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

2009

Série Analyses statistiques et économiques
Publication **No.1-2**

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

Impact économique des activités maritimes dans les vastes zones de gestion
des océans.

Also available in English.

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

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2009

Notice exacte de cette publication:

Gardner Pinfold
Rapport de Série Analyses
statistiques et économiques. **No.1-2** 110 p.

SOMMAIRE

Survol

Le gouvernement du Canada a créé cinq vastes zones de gestion des océans (VZGO) afin de favoriser la gestion axée sur la collaboration. Le but consiste à assurer la gestion durable des ressources contenues à l'intérieur des limites des VZGO en impliquant tous les paliers de gouvernement, les groupes autochtones, les organisations industrielles, les groupes environnementaux et communautaires, ainsi que le milieu universitaire. On pourra atteindre un tel but grâce à la gestion intégrée des océans – une approche qui consiste à répondre aux besoins socio-économiques des gens qui dépendent directement et indirectement des océans, tout en préservant la santé de l'écosystème marin.

Il existe trois VZGO sur la côte est, une dans l'Arctique occidental et une sur la côte ouest :

- ❑ Baie de Plaisance/Grand Bancs (PG/BG)
- ❑ Est du Plateau néo-écossais (GIEPNE)
- ❑ Golfe Saint-Laurent (GIGSL)
- ❑ Mer de Beaufort (Beaufort)
- ❑ Côte nord du Pacifique (ZGICNP)

Les activités humaines dans chaque VZGO procurent une richesse économique substantielle. L'éventail des activités comprend l'exploitation des ressources marine vivantes et non vivantes, comme la pêche, le pétrole et le gaz naturel, les utilisations rationnelles, comme la navigation et le tourisme, ainsi que la sécurité et la gestion, incluant les travaux dans les domaines de la défense maritime et de la recherche scientifique.

Il est essentiel de comprendre clairement la valeur économique et sociale de l'environnement marin afin de pouvoir élaborer une politique et des programmes concrets visant à assurer une gestion durable. Les estimations de la valeur économique énoncées dans le tableau ci-dessous nous donnent une idée de ce qui est en jeu pour ainsi nous encourager à planifier et à mettre en œuvre des initiatives de changement.

Impacts

Baie de Plaisance/Grand Bancs – Toutes les activités maritimes se déroulent dans une plus ou moins grande mesure à l'intérieur de cette zone, même si l'impact économique est dominé par le pétrole et le gaz naturel en mer, qui représentent 90% de la contribution au PIB de la VZGO. Ensemble, l'industrie de la pêche, le transport maritime et l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer (dont la contribution est plus ou moins égale) représentent la majeure partie des emplois et des revenus. L'activité marine dans la BP/GB génère près de 9,6 milliards de dollars en PIB et crée un peu plus de 26 000 emplois (tableau S.1).

Est du Plateau néo-écossais – L'activité sur le Plateau néo-écossais est dominée par l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer, qui représente plus de la moitié de la contribution totale au PIB dans cette zone. Le trafic maritime, la défense nationale et le tourisme apportent également des contributions importantes (le GIEPNE comprend le port d'Halifax), alors que la pêche équivaut à une proportion relativement faible de l'activité globale. L'activité marine à l'intérieur de la GIEPNE génère environ 2,4 milliards de dollars de PIB et procure tout près de 29 000 emplois (tableau S.1).

Golfe Saint-Laurent – Le secteur des poissons et fruits de mer domine les activités maritimes dans la VZGO du golfe, alors que le trafic maritime, le tourisme et la construction navale/fabrication de bateaux apportent également des contributions importantes. L'activité marine à l'intérieur de la GIGSL génère aux alentours de 2,7 milliards de dollars en PIB, en plus de créer au-delà de 52 300 emplois (tableau S.1) dans les cinq provinces adjacentes.

Côte nord du Pacifique – Le trafic maritime (marchandise et traversiers), le secteur des poissons et fruits de mer et le tourisme dominant les activités maritimes dans cette zone. L'activité maritime dans la ZGICNP génère tout près de 1,4 milliard de dollars de PIB, sans compter qu'elle crée un peu moins de 20 000 emplois (tableau S.1).

Beaufort – Les faibles niveaux d'activités maritimes et les données limitées font en sorte qu'il est difficile de les estimer. L'activité et les impacts augmenteraient considérablement si on donnait suite aux projets proposés d'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer.

Tableau S.1: Impact économique des activités maritimes dans les VZGO

	PB/GB	GIEPNE	GIGSL	ZGICNP
PIB (000\$)				
Direct	7,704,330	1,713,802	1,422,871	723,164
Indirect	1,252,618	350,961	684,151	318,262
Induit	634,855	339,943	553,732	334,059
Total	9,591,803	2,404,705	2,660,754	1,375,485
Emplois (ÉTP)				
Directs	15,301	16,646	28,790	11,128
Indirects	6,513	6,682	12,390	4,152
Induits	4,334	5,730	11,125	4,379
Total	26,147	29,058	52,305	19,658
Revenus (000\$)				
Directs	754,241	758,690	1,105,102	537,877
Indirects	222,976	242,499	433,213	162,531
Induits	205,421	275,079	449,000	231,851
Total	1,182,639	1,276,267	1,987,315	932,259

Impacts provenant du modèle interprovincial d'entrée-sortie de Statistiques Canada 2005

Voir les tableaux 3.16, 4.15, 5.14 et 7.14 pour plus de détails.

Nota : On dispose de données insuffisantes pour estimer les impacts dans la région de la mer de Beaufort.

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	i
I	Introduction..... 1
1.	Justification 1
2.	Portée..... 1
3.	Contenu 2
4.	Rapport d'accompagnement 2
II	Méthodologie..... 3
1.	Économie des océans 3
2.	Mesure des impacts..... 5
3.	Données et sources de données 7
4.	Interactions 8
5.	Limites..... 9
III	Vaste zone de gestion des océans de la Baie de Plaisance/Grand Bancs..... 12
1.	La zone 12
2.	Méthodologie 13
3.	Activité humaine 13
4.	Interactions 22
5.	Impacts économiques actuels et futurs 25
IV	Zone de gestion intégrée de L'est du Plateau néo-écossais..... 28
1.	La zone 28
2.	Méthodologie 29
3.	Activité humaine 29
4.	Interactions 38
5.	Impacts économiques actuels et futurs 40
V	Vaste zone de gestion des océans du Golfe Saint-Laurent 43
1.	La zone 43
2.	Méthodologie 44
3.	Activité humaine 44
4.	Interactions 51
5.	Impacts économiques actuels et futurs 53
VI	Analyse de la vaste zone de gestion des océans de la mer de Beaufort..... 56
1.	La zone 56
2.	Méthodologie 57
3.	Activité humaine 57
4.	Interactions 60
5.	Impact économique..... 62
VII	Zone de gestion intégrée de la Côte nord du Pacifique..... 63
1.	La zone 63
2.	Méthodologie 64
3.	Activité humaine 64
4.	Interactions 71
5.	Impact économique..... 74

BIBLIOGRAPHIE	76
ANNEXE 1 : Sources et hypothèses.....	80
1. Sources de données par industrie	80
2. Sources de données par VZGO.....	84
ANNEXE 2 : Attribution des impacts.....	91
1. VZGO de BP/GB	91
2. GIEPNE	94
3. GIGSL	97
4. VZGO de la mer de Beaufort.....	100
5. ZGICNP	100
ANNEXE 3: Multiplicateurs de l'impact économique des activités dans le domaine maritime....	105

LISTE DES FIGURES

Figure 3.1: Vaste zone de gestion des océans de Baie de Plaisance/Grand Bancs (BP/GB)	12
Figure 4.1: Vaste zone de gestion des océans de l'est du Plateau néo-écossais	28
Figure 5.1: Vaste zone de gestion des océans du golfe Saint-Laurent.....	43
Figure 6.1: Vaste zone de gestion des océans de la mer de Beaufort	56
Figure 7.1: Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique (ZGICNP)	63

LISTE DES TABLEAUX

Tableau S.1: Impact économique des activités maritimes dans les VZGO	ii
Tableau 2.1: Secteurs maritimes faisant l'objet d'une analyse des impacts économiques	4
Tableau 3.1: Débarquements commerciaux et valeur débarquée dans la VZGO de BP/GB, 2002-2007	14
Tableau 3.2: Emplois et bateaux de pêche actifs dans la VZGO de BP/GB, 2006.....	14
Tableau 3.3: Activités aquacoles dans la VZGO de BP/GB, 2006 ¹	14
Tableau 3.4: Activités de transformation du poisson dans la VZGO de BP/GB, 2006	15
Tableau 3.5: Dépenses et recettes de l'industrie pétrolière et gazière dans la VZGO de BP/GB, 1990-2006	16
Tableau 3.6: Dépenses de l'industrie pétrolière et gazière dans la VZGO de BP/GB, 2007 ¹	17
Tableau 3.7: Mouvements de navires et tonnes de marchandises, 2005 ¹	18
Tableau 3.8: Industrie des traversiers dans la VZGO de BP/GB, 2006 ¹	18
Tableau 3.9 : Dépenses directement attribuables aux croisières dans la VZGO de BP/GB, 2002-2007	19
Tableau 3.10: Trafic des navires de croisière dans le Port of St. John's ¹	19
Tableau 3.11: Dépenses de pêche en eau douce dans la VZGO de BP/GB, 2002-2006.....	19
Tableau 3.12: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la VZGO de BP/GB, 2002-2006.....	20
Tableau 3.13: Dépenses moyennes en immobilisations consacrées aux ports dans la VZGO de BP/GB, 2002-2006.....	21
Tableau 3.14: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux à Terre-Neuve et Labrador, 2002-2006	21
Tableau 3.15: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux dans la VZGO en 2006	22
Tableau 3.16: Impact économique des activités maritimes dans la VZGO de BP/GB, 2006.....	27
Tableau 4.1: Débarquements commerciaux et valeurs débarquées dans la zone de GIEPNE, 2002-2006	30
Tableau 4.2: Emplois et navires de pêche actifs dans la zone de GIEPNE, 2007.....	30
Tableau 4.3: Activité aquacole dans la zone de GIEPNE, 2006.....	31
Tableau 4.4: Activité de transformation du poisson dans la zone de GIEPNE, 2006	32

Tableau 4.5: Dépenses et emplois du projet gazier marin de l'Île de Sable, 2002-2006.....	32
Tableau 4.6: Mouvements de navires et tonnes de marchandises en 2005	34
Tableau 4.7: Industrie des traversiers dans la VZGO de l'est du Plateau néo-écossais, 2006	34
Tableau 4.8: Dépenses directes attribuables aux croisières pour la VZGO de l'est du Plateau néo-écossais, 2002-2007	35
Tableau 4.9: Navires de croisière et passagers à Halifax et Sydney	35
Tableau 4.10: Dépenses consacrées à la pêche en eau salée dans la zone de GIEPNE, 2002-2006	35
Tableau 4.11: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la zone de GIEPNE, 2002-2006	36
Tableau 4.12: Dépenses d'immobilisation consacrées aux ports dans la zone de GIEPNE, 2002-2006	36
Tableau 4.13: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux dans la zone de GIEPNE, 2002-2006	37
Tableau 4.14: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux dans zone de GIEPNE, 2006	37
Tableau 4.15: Impact économique des activités maritimes dans la zone de GIEPNE, 2006.....	42
Tableau 5.1: Débarquements commerciaux et valeurs débarquées dans la VZGO du golfe, 2002-2007	45
Tableau 5.2: Emplois et navires de pêche actifs dans la VZGO du golfe, 2007	45
Tableau 5.3: Activité aquacole dans la VZGO du golfe, 2006	45
Tableau 5.4: Nombre d'usines de transformation dans la VZGO du golfe, 2006	46
Tableau 5.5: Activité de transformation du poisson dans la VZGO du golfe, 2006.....	46
Tableau 5.6: Mouvements de navires et tonnes de marchandises dans la VZGO du golfe, 2005	47
Tableau 5.7: Industrie des traversiers dans la VZGO du golfe, 2006	47
Tableau 5.8: Dépenses directes attribuables aux croisières en 2002-2007	48
Tableau 5.9: Dépenses consacrées à la pêche en eau salée dans la VZGO du golfe, 2002-2006	48
Tableau 5.10: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la VZGO du golfe, 2002-2006	49
Tableau 5.11 : Dépenses d'immobilisation consacrées aux ports dans la VZGO du golfe, 2006	49
Tableau 5.12: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux en N.-É., au N.-B., à l'Î.-P.-É., au Québec et à T.-N. et L., 2002-2006	50
Tableau 5.13: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux, 2006....	51
Tableau 5.14: Impact économique des activités maritimes dans la zone GIGSL	55
Tableau 6.1: Activités annuelles de pêche de subsistance dans les Territoires-du-Nord-Ouest à la fin des années 1990	58
Tableau 6.2: Production de gaz naturel du champ Ikhil, 2002-2007	58
Tableau 6.3: Permis d'exploration dans la VZGO de la mer de Beaufort, 1999-2007	58
Tableau 6.4: Mouvements de navires et tonnes de marchandises, 2005.....	59
Tableau 6.5: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la VZGO de la mer de Beaufort, 2006	60
Tableau 6.6: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et territoriaux, 2006	60
Tableau 7.1: Débarquements commerciaux et valeurs débarquées dans la ZGICNP, 2002-2006	65
Tableau 7.2: Nombre d'emplois et bateaux de pêche actifs dans la ZGICNP, 2006.....	65
Tableau 7.3: Activités aquacoles dans la ZGICNP, 2006	66
Tableau 7.4: Activité de transformation du poisson dans la ZGICNP, 2006.....	66
Tableau 7.5: Mouvements de navires et tonnes de marchandises en 2005	68
Tableau 7.6: Industrie des traversiers dans la ZGICNP, 2006	68
Tableau 7.7: Navires de croisière dans les ports situés à l'intérieur de la ZGICNP.....	68
Tableau 7.8: Dépenses directes attribuables aux croisières pour la ZGICNP, 2004-2006	69
Tableau 7.9: Dépenses des pêcheurs en eau salée dans la ZGICNP, 2002-2006	69
Tableau 7.10: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la ZGICNP, 2002-2006.....	69

Tableau 7.11: Dépenses d'immobilisation consacrées en moyenne aux ports dans la ZGICNP 2002-2006	70
Tableau 7.12: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux en Colombie- Britannique, 2002-2006	70
Tableau 7.13: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux, 2006	71
Tableau 7.14: Impact économique des activités maritimes dans la ZGICNP	75
Tableau A2-1: Allocation factors for LOMA spending by federal and provincial departments	104

INTRODUCTION

1. Justification

Le gouvernement du Canada a créé cinq vastes zones de gestion des océans (VZGO) afin de favoriser la gestion axée sur la collaboration. Le but consiste à assurer la gestion durable des ressources contenues à l'intérieur des limites des VZGO en impliquant tous les paliers de gouvernement, les groupes autochtones, les organisations industrielles, les groupes environnementaux et communautaires, ainsi que le milieu universitaire. On pourra atteindre un tel but grâce à la gestion intégrée des océans – une approche qui consiste à répondre aux besoins socio-économiques des gens qui dépendent directement et indirectement des océans, tout en préservant la santé de l'écosystème marin.

Les activités humaines dans chaque VZGO procurent une richesse économique substantielle. L'éventail des activités comprend l'exploitation des ressources marine vivantes et non vivantes, comme la pêche, le pétrole et le gaz naturel, les utilisations rationnelles, comme la navigation et le tourisme, ainsi que la sécurité et la gestion, incluant les travaux dans les domaines de la défense maritime et de la recherche scientifique.

Il est essentiel de comprendre clairement la valeur économique et sociale de l'environnement marin afin de pouvoir élaborer une politique et des programmes concrets visant à assurer une gestion durable. Les estimations de la valeur économique énoncées dans le tableau ci-dessous nous donnent une idée de ce qui est en jeu pour ainsi nous encourager à planifier et à mettre en œuvre des initiatives de changement.

À cette fin, ce rapport nous présente un survol de la nature et de l'ampleur des activités humaines qui se déroulent dans chaque VZGO, ainsi qu'une estimation de l'impact économique de ces activités. On s'y penche sur les utilisations humaines, en présentant une idée de l'ampleur de chaque activité au moyen d'indicateurs particuliers à l'industrie.

2. Portée

La *Loi sur les océans* a donné lieu à la création de cinq VZGO sur les trois côtes du Canada. Chacune occupe une superficie d'au moins plusieurs centaines de milliers de kilomètres carrés, alors que les limites sont déterminées en faisant appel à divers facteurs d'ordre écologique et administratif. Des cartes de chacune de ces zones sont présentées dans la partie consacrée à la discussion sur les activités des VZGO. Il existe ainsi trois de ces zones sur la côte est, une dans l'Arctique occidental et une sur la côte ouest :

- ❑ Baie de Plaisance/Grand Bancs (PG/BG)
- ❑ Est du Plateau néo-écossais (GIEPNE)
- ❑ Golfe Saint-Laurent (GIGSL)
- ❑ Mer de Beaufort (Beaufort)
- ❑ Côte nord du Pacifique (ZGICNP)

Notre analyse vise à tenter de quantifier la valeur économique des activités humaines dans l'économie marine de chaque VZGO. L'économie marine englobe les activités – individuelles, industrielles et administratives – qui dépendent principalement de l'océan ou qui présentent un lien avec ce dernier. Il s'agit, entre autres, de la pêche et la transformation du poisson, la production du pétrole et du gaz naturel en mer, le transport maritime, la défense et l'administration publique par les ministères fédéraux et provinciaux. Cette analyse couvre la période de 2002 à 2006, alors qu'on présente des données sur les activités réalisées chaque année, lorsque c'est possible. L'impact économique a été estimé pour l'année 2006.

3. Contenu

Suivant cette introduction, on présente au chapitre II la méthodologie employée afin de déterminer les impacts économiques. Cette méthodologie comprend une section dans laquelle on identifie et on définit les activités précises que comprend l'économie marine, en plus d'expliquer la distinction entre les activités primaires et secondaires. On y identifie les besoins et les sources de données, ainsi que les limites prescrites. La méthodologie consiste également à expliquer l'approche employée afin de mesurer la valeur économique des activités maritimes particulières, incluant le sens des divers indicateurs, ainsi que la façon dont on définit les impacts directs, indirects et induits.

Dans les chapitres III à VII, on explique la nature et la portée des activités maritimes dans chacune des VZGO. Chaque section nous présente un survol des principales activités humaines, ainsi que leur importance du point de vue économique en faisant appel à des indicateurs particuliers à l'industrie. Les liens qui existent entre ces activités et l'économie en général y sont identifiés. Les interactions économiques importantes entre les activités et la façon dont on s'y prend pour les contrer sont résumées. Enfin, on retrouve une estimation de l'impact économique des activités de la VZGO, ainsi qu'un bref survol des facteurs qui influenceront probablement ces impacts dans l'avenir. Les principes de répartition des impacts des activités maritimes provinciales sur les VZGO sont expliqués dans les annexes.

4. Rapport d'accompagnement

Ce rapport repose sur les résultats qu'on retrouve dans une étude connexe intitulée *Impact économique des activités maritimes au Canada* (2009), préparée par Gardner Pinfold pour Pêches et Océans Canada. Cette étude renferme des estimations de la valeur de production des activités maritimes (nationales et régionales), ainsi que des impacts découlant de ces activités. Ce sont ces valeurs et ces impacts qui ont permis de définir les impacts sur les VZGO qu'on décrit dans ce rapport. Le lecteur, qui souhaite en apprendre davantage sur la façon dont on a calculé les valeurs de sortie de chaque activité et la façon dont celles-ci influencent les économies régionales et nationales au Canada, devrait consulter le document intitulé *Impact économique des activités maritimes au Canada* (2009).

//

MÉTHODOLOGIE

1. Économie des océans

Cette étude concerne l'estimation de l'impact économique des activités océaniques. De façon plus précise, elle porte sur l'impact économique des activités océaniques qui se déroulent à l'intérieur des limites de chacune des cinq VZGO.

L'économie maritime englobe les activités individuelles, industrielles et administratives qui dépendent ou qui concernent l'océan. Il ne s'agit pas ici d'une définition précise ou technique, mais plutôt d'un guide pratique afin d'identifier les activités marines pertinentes. Pour assurer l'uniformité avec les bases de données statistiques, on fait appel au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) afin de catégoriser les industries. La liste comprend les activités directes et indirectes réalisées dans les secteurs privé et public qui sont identifiées comme étant des activités primaires ou secondaires, tout dépendant du degré de connaissance sur l'activité en question (tableau 2.1).

- **Activités maritimes primaires** – Ces activités représentent le cœur de l'économie maritime. Les industries trouvent leur raison d'être économique directement dans l'utilisation extractive ou non extractive des ressources marines. De telles activités comprennent la pêche, l'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer, la fabrication et la réparation de navires et de bateaux, le transport maritime, ainsi que la construction navale. Elles comprennent également les ministères et organismes fédéraux et provinciaux qui assument des responsabilités en matière de gestion et d'administration de l'utilisation des océans.
- **Activités maritimes secondaires** – Il peut s'agir ici des industries qui, de leur propre droit, font partie d'un regroupement plus vaste d'industries. Même si on peut voir leur contribution à l'économie en examinant les impacts indirects d'après un modèle économique, on s'y attarde dans cette étude afin de faire davantage la lumière sur la nature et la portée de l'activité, ainsi que sur les liens qu'elle entretient avec d'autres secteurs de l'économie.

L'intention originale consistait à réaliser une analyse de la valeur économique possible de six des activités secondaires accompagnées d'un X au tableau 2.1. Il appert que trois de ces activités pourrait faire partie de l'analyse détaillée des impacts économiques comme s'il s'agissait d'activités primaires. Tel est le cas des services de soutien de l'extraction de pétrole et de gaz naturel (SCIAN 213), du tourisme et des loisirs sur les côtes (SCIAN 4872), ainsi que des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE). Ce niveau d'analyse est devenu possible parce qu'on a pu obtenir ou élaborer des données suffisantes afin de pouvoir influencer la méthodologie qu'on devait employer.

On n'a pu procéder à une analyse économique détaillée des trois autres activités, soit la pêche de subsistance, le raffinage et le transport par pipeline, et ce, principalement en raison des limites au niveau des données. Néanmoins, chacune est décrite, sans compter qu'on présente les approches possibles au niveau de l'analyse, les besoins en matière de données, ainsi que les défis.

Tableau 2.1: Secteurs maritimes faisant l'objet d'une analyse des impacts économiques

Secteur privé des PFM	SCIAN no	Industrie	Sujet de l'analyse	
			Primaire	Secondaire
	114	Pêche	X	
	1125	Aquaculture	X	
	3117	Transformation	X	
		Pêche de subsistance		X
Pétrole et gaz naturel en mer				
	211	Exploration-extraction	X	
	213	Services de soutien		X
	32411	Raffineries		X
	486	Transport par pipelines		X
Transport maritime				
	4831	Transport de marchandises et de passagers	X	
	4883	Services de soutien au transport maritime	X	
Activités de loisirs dans le domaine des océans				
		Pêche sportive	X	
	4831	Navires de croisière	X	
	4872	Tourisme/loisirs côtiers		X
Construction navale				
	23712	Installations pétrolières et gazières	X	
	23799	Travaux portuaires et maritimes	X	
		Autres (câbles, énergie renouvelable, etc.)		
Fabrication				
	33451	Équipement de navigation et de guidage	X	
	3366	Construction de navires et de bateaux	X	
		Fabrication de haute technologie		
Services				
	5416	Services professionnels/consultation env. Services de haute technologie		
Public				
Gouvernement fédéral		Ministère		
		Pêches et Océans	X	
		Défense nationale	X	
		Transports Canada	X	
		Environnement Canada	X	
		Parcs Canada	X	
		Conseil de recherche en sciences naturelles	X	
		Affaires indiennes et du Nord	X	
		Ressources naturelles Canada	X	
		Agence canadienne d'inspection des aliments	X	
Gouvernements des provinces/territoires				
		Pêches et aquaculture	X	
		Transport/traversiers	X	
		Énergie	X	
Universités et recherche				
			X	
ONGE				
				X

2. *Mesure des impacts*

Les rapports sur les activités maritimes commencent par un profil décrivant chaque activité, en précisant sa nature et ses caractéristiques économiques, ainsi qu'en présentant un survol de ses liens avec les autres secteurs maritimes et l'économie de façon plus générale. Les principaux facteurs influencent le rendement d'une activité et les tendances sont décrits et quantifiés en faisant appel à des indicateurs particuliers à l'industrie. Parmi les facteurs pertinents, mentionnons les conditions et les marchés des ressources, dont on mesure le rendement au moyen d'indicateurs comme la production, le nombre d'établissements, le nombre d'emplois et les exportations.

L'impact économique se mesure au moyen de trois indicateurs :

- ❑ **PIB** – La contribution d'une industrie au produit intérieur brut représente la façon la plus générale de mesurer l'impact économique. Le produit intérieur d'une industrie nous indique la valeur qu'il ajoute aux intrants achetés grâce à la main-d'œuvre et aux capitaux. Le PIB représente la somme de la valeur ajoutée par chaque industrie. Il ne faut cependant pas confondre la valeur ajoutée avec la valeur des ventes, puisque cette dernière comprend la valeur des intrants achetés.
- ❑ **Revenu de la main-d'œuvre** – Ce paramètre englobe les montants versés à la main-d'œuvre sous forme de traitements et de salaires gagnés dans les industries maritimes. Les retours à la main-d'œuvre sous forme de traitements et de salaires constituent un élément indispensable du PIB. Les industries qui versent des traitements et des salaires moyens relativement élevés génèrent un impact économique considérablement plus élevé que les industries où l'on verse des revenus moyens moins élevés.
- ❑ **Emploi** – L'emploi dans l'industrie est important sur le plan politique, en raison de l'importance qu'on accorde généralement aux emplois, mais du point de vue de l'impact économique, cette importance repose dans l'impact économique produit lorsqu'on dépense le revenu d'emploi. Plus le nombre d'emplois est élevé et plus le revenu moyen est élevé, plus l'industrie occupera une place importante sur le plan de l'impact économique.

Les impacts économiques résultent de la demande directe, indirecte et induite dans l'économie, ce qu'on exprime en fonction des biens et services qu'achètent l'industrie et les consommateurs.

- ❑ **Impact direct** – Concerne l'impact découlant des dépenses que les entreprises dans les industries concernées consacrent aux biens et services nécessaires afin de produire les extrants. Par exemple, l'industrie de la pêche achète des filets et des pièges des fabricants; le secteur du transport maritime achète des services de pilotes des administrations de pilotage; l'industrie du pétrole et du gaz naturel achète des services de soutien logistique des sociétés qui exploitent des navires de ravitaillement.
- ❑ **Impact indirect** – Concerne les achats entre les industries qui découlent de la demande directe. Par exemple, les fabricants de filets achètent des lignes monofilament des fabricants; les bateaux pilotes achètent du carburant des fournisseurs; les sociétés de navires de ravitaillement achètent des services d'entretien des navires. À leur tour, ces industries achètent davantage de biens et de services de base, et ainsi de suite.

- ❑ **Demande induite** – Concerne la demande créée dans l'économie en général alors que les consommateurs participant aux activités directes et indirectes dépensent les revenus gagnés. Il peut prendre une année ou plus pour que les dépenses de ces consommateurs produisent leur effet dans l'économie.

La somme des impacts attribuable à chaque niveau de demande produit l'impact économique global des secteurs maritimes au Canada. De façon générale, plus l'offre domestique est élevée à chacun des niveaux, plus l'impact économique sera considérable. Par contre, plus le contenu des importations est élevé, plus la réponse de l'industrie domestique sera faible (multiplicateurs) et plus l'impact sera faible.

La quantification des impacts économiques commence alors par des données détaillées sur la valeur brute des extrants de chacune des activités maritimes sélectionnées aux fins de notre analyse. Dans le cas des activités du secteur privé, la valeur brute des extrants équivaut aux recettes découlant de la vente; alors que dans le cas des activités du secteur public, la valeur brute des extrants correspond aux dépenses totales. Puisque les dépenses nécessaires afin de produire les extrants agissent dans l'économie, elles génèrent le PIB, des emplois et le revenu de la main-d'œuvre qu'on tente de quantifier par cette étude.

Les économistes s'en remettent aux modèles économiques afin de quantifier les impacts au niveau national, régional ou provincial. Les modèles nous procurent une vision simplifiée de l'économie, exprimant ainsi la myriade de transactions d'offre et de demande qui interviennent dans le processus de production sous forme de coefficients ou de relations quantitatives. Ces coefficients reposent sur une mesure empirique des flux dans l'économie réelle.

Cette étude repose sur un modèle d'entrée-sortie, qui est, pour être plus précis, le modèle interprovincial des entrées-sorties de Statistiques Canada (version de 2004) afin de produire les impacts économiques. On considère que l'utilisation d'un tel modèle convient idéalement à cette étude pour les raisons suivantes :

- ❑ Un modèle d'E-S permet de produire les extrants souhaités – soit les impacts directs, indirects et induits, pourvu qu'il présente des versions « ouverte » et « fermée ». En exécutant la version ouverte, on permet au revenu de la main-d'œuvre de sortir de l'économie, alors que les impacts se limitent aux effets indirects. Si on fait appel à la version fermée, on force le revenu de la main-d'œuvre dans l'économie, entraînant ainsi une mesure globale des impacts indirects et induits. La différence entre les deux méthodes représente la mesure de l'impact induit. Pour déterminer les impacts induits, Statistiques Canada utilise ce qu'on qualifie de fermeture partielle du modèle. Cette méthode permet essentiellement de déterminer la première ronde des impacts induits des dépenses, produisant ainsi une estimation conservatrice des impacts.
- ❑ Le modèle d'E-S est une matrice révélant le flux interindustriel des achats et des ventes, ce qui permet de mesurer les impacts et de rendre compte à la résolution la plus élevée. Les modèles de base axés sur l'équilibre et sur l'économie sont structurés à un niveau économique global, de sorte qu'ils sont dépourvus de la sensibilité nécessaire afin de pouvoir composer avec les « chocs » particuliers à l'industrie et incapables de produire des résultats particuliers à l'industrie.

Pour exécuter le modèle d'E-S, Statistiques Canada augmenterait les dépenses de l'industrie d'un montant arbitraire – disons 10 millions de dollars – déclenchant ainsi le flux interindustriel des achats et des ventes, ce qui produirait des impacts directs et indirects. Ces impacts dépendraient du rapport entre la valeur réelle des extrants de l'industrie (demande finale) et le choc arbitraire

de 10 millions de dollars. Il est clair que pour ce type d'analyse, il est essentiel de disposer d'une valeur des données de sortie au niveau de l'industrie.

On évoque communément deux inconvénients à l'utilisation d'un modèle d'E-S, soit la linéarité des résultats et les coefficients interindustriels statiques.

- ❑ La linéarité des résultats implique que l'économie ne présente aucune contrainte au niveau de la production ou inflation, puisque le modèle produira des résultats constants en fonction des coefficients fixes qui en font partie. Il s'agit là d'une préoccupation valide, même si elle ne concerne aucunement la présente étude compte tenu de sa portée et de ses objectifs (l'étude ne vise pas à mesurer l'impact d'un changement majeur des dépenses qui ne serait pas conforme aux relations interindustrielles intégrées au modèle d'E-S).
- ❑ Les coefficients statiques impliquent un manque d'innovation technologique et l'absence d'évolution au niveau des dépenses en raison de la concurrence à l'échelle mondiale. Il s'agit ici d'une préoccupation valide si le modèle ne fait pas l'objet d'une mise à jour régulière. Cependant, compte tenu de la lenteur des changements de structure dans l'économie, tant et aussi longtemps que le modèle repose sur des données qui remontent au plus à 3-4 ans dans l'industrie, de tels effets dynamiques se reflèteraient dans les coefficients. Le modèle des entrées-sorties interprovinciales de Statistiques Canada convient à cet essai, puisqu'à peine une année sépare la version du modèle (2005) de l'année d'impact (2006).

Plusieurs étapes sont nécessaires afin de calculer les impacts pour chaque VZGO. Le processus commence par une approche ascendante afin de compiler les données spécifiques de l'industrie au niveau provincial pour chacune des activités maritimes. Si la VZGO ne représente qu'une partie des eaux côtières d'une province ou d'un territoire, les données sont attribuées à la VZGO en fonction de facteurs émanant de la part de chaque activité qui se produit selon nos estimations. Cette approche est employée pour la GIEPNE, la PG/BG et la ZGICNP. Si la VZGO englobe les eaux côtières de plus d'une province ou d'un territoire, on combine ces données afin de créer des facteurs basés sur la part provinciale ou territoriale de chaque activité qui se déroule dans les limites de la VZGO. Il s'agit là d'une approche utilisée pour la GIGSL et Beaufort.

Les impacts économiques de chaque VZGO s'estiment en faisant appel à une approche descendante. On doit employer cette approche en raison de la structure du modèle d'E-S. Ce modèle est exécuté pour chaque industrie au niveau provincial. On obtient ainsi les impacts pour chaque industrie par province. En appliquant les facteurs d'attribution énoncés ci-dessus, il devient possible de connaître les impacts pour chaque VZGO.

3. Données et sources de données

Cette étude nécessite des données pour deux raisons principales, soit décrire les activités maritimes de façon suffisamment détaillée afin de permettre ainsi au lecteur de comprendre clairement la nature de l'activité et l'ampleur de son importance sur le plan économique, ainsi que pour élaborer le modèle d'E-S afin de produire des estimations fiables des impacts économiques. À ces fins, les données compilées tout au long de cette étude répondent à quatre principaux critères :

- ❑ **Uniformité** – Les données permettent d'établir des comparaisons entre les industries et les endroits, en plus de tenir compte de la théorie économique standard décrivant les paramètres de l'activité économique. Autrement dit, on utilise les mêmes données, méthodes et outils pour chaque industrie dans chaque province ou zone où l'on mesure les impacts. La plupart des données émanent de Statistiques Canada ou sont conformes aux définitions de Statistiques Canada. Parmi les principales exceptions, mentionnons les données sur la pêche commerciale et sportive, qui proviennent de Pêches et Océans Canada; les données sur le tourisme concernant les navires de croisière, qui proviennent d'études spéciales; les données sur l'administration publique, les universités et les ONGE, qu'on obtient directement des ministères, organismes, universités et organisations environnementales concernés dans le cadre de cette étude.
- ❑ **Comparabilité** – Les données sont uniformes avec le temps, ce qui permet d'observer et de mesurer les changements. Un défaut à ce niveau entraîne une incertitude à savoir si ce qu'on observe est attribuable à un changement véritable ou uniquement à des différences en matière de définitions. Cela signifie qu'on doit utiliser des classifications standard pour les industries concernées. On fait alors appel au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) pour cette étude.
- ❑ **Précision** – Alors que chaque activité maritime représente une industrie distincte pour laquelle on peut mesurer les impacts directs, indirects et induits, il est important de procéder à des ajustements afin d'éliminer le comptage en double au moment de calculer les impacts totaux de certains indicateurs (comme l'emploi). Le risque de comptage en double est élevé lorsqu'on évalue les impacts au niveau des océans, en raison de l'interdépendance de plusieurs activités. Par exemple, l'extrait de la pêche primaire constitue un intrant essentiel de la transformation du poisson, ce qui signifie que la pêche représente une activité indirecte de la transformation du poisson. De même, les services de navigation constituent une activité indirecte pour la navigation maritime. À défaut de procéder à des ajustements au niveau des données ou des résultats, on se retrouverait avec des impacts globaux exagérés.
- ❑ **Reproductibilité** – Les données et les méthodes devraient être reproductibles afin qu'on puisse ainsi procéder à l'analyse de façon périodique pour mesurer l'économie des océans dans le temps. Autrement dit, les données, les méthodes et les modèles utilisés doivent être faciles d'accès pour les analyses futures. Pour cette raison, les définitions des données, les sources et les méthodes employées pour obtenir les données sont expliquées en détail dans le texte et les tableaux, de même que toute hypothèse.

4. Interactions

Le rapport présente un survol qualitatif de niveau élevé des interactions entre les différentes activités. La discussion vise à informer le lecteur de façon générale sur l'interdépendance des activités maritimes, incluant la nature et l'ampleur des interactions à partir de documents de référence et de la connaissance de l'expert-conseil au sujet des activités qui se déroulent dans chaque VZGO.

L'attention porte sur les interactions économiques (en faisant ressortir l'interdépendance entre les activités), même si les interactions peuvent également être de nature physique et biologique. Les interactions économiques peuvent être de nature concurrentielle, lorsque deux ou plusieurs activités se disputent les ressources ou les marchés (comme la concurrence au niveau de la main-d'œuvre dans les secteurs de la pêche et du pétrole et du gaz naturel) ou complémentaires, lorsque deux activités ou plus sont liées par leurs intrants et leurs extrants (comme la pêche et la transformation). Les interactions physiques surviennent principalement lorsqu'il existe une concurrence au niveau de l'espace maritime (comme l'aquaculture et la pêche).

Les interactions biologiques apparaissent lorsqu'une activité produit des effets secondaires qui nuisent à la capacité des autres de réaliser leurs activités, ou elles influencent la qualité ou la quantité de la production des autres (comme les déversements de pétrole et la pêche).

5. *Limites*

Les résultats représentent passablement bien la nature et l'ampleur des activités maritimes dans chacune des VZGO, ainsi que l'ampleur des impacts économiques. Les rapports d'évaluation et de survol social, économique et culturel (ÉSSÉC) que prépare Pêches et Océans Canada servent de base aux descriptions des activités des VZGO. Néanmoins, le lecteur est mis en garde à l'effet qu'en raison d'un manque de données économiques particulières à la VZGO dans certaines industries, les niveaux d'activités maritimes et les impacts économiques qui en découlent au sein de chaque VZGO représentent des estimations qu'on devrait considérer comme étant indicatives plutôt que définitives.

Voici, en matière de données, quelques-unes des forces et des faiblesses qui influencent la précision des résultats :

- ❑ **Pêche** – Les données sur les prises par région statistique qu'on trouve dans les rapports sur les quotas de Pêches et Océans Canada servent de base afin de déterminer le niveau et la portée de l'activité de pêche dans les VZGO (en plus des rapports d'ÉSSÉC). Cette source permet de calculer la part totale des prises de la VZGO, ce qui sert de base afin de déterminer le facteur d'attribution pour répartir/combiner les impacts économiques.
- ❑ **Aquaculture** – Les niveaux de production par espèce au sein d'une VZGO ne sont pas disponibles, de sorte qu'on doit les estimer en calculant premièrement la production moyenne par site et par espèce pour la province et appliquer ensuite cette moyenne au nombre de sites faisant partie de la VZGO. Cela résulte nécessairement en une approximation, puisque la VZGO peut présenter moins ou plus de sites que la moyenne provinciale. On utilise alors la proportion de la production en tant que facteur afin d'allouer les impacts économiques de la province.
- ❑ **Transformation du poisson** – Les données sur le nombre d'usines et les niveaux approximatifs d'emplois au sein de chaque VZGO proviennent de sources provinciales. Les niveaux de production attribuables à la VZGO sont estimés en fonction de la part des prises par espèce de la VZGO. Il s'agit là d'une approximation, puisque le transport fréquent du poisson par camions signifie que les débarquements de la VZGO peuvent être transformés ailleurs, alors que les usines situées à l'intérieur de la VZGO peuvent transformer le poisson débarqué à l'extérieur de la zone. La part de la production totale du secteur provincial de transformation sert de facteur permettant d'attribuer les impacts économiques provinciaux.
- ❑ **Exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer** – Les données sur cette activité, les dépenses provinciales et les niveaux de production sont fournies par les organismes de réglementation (conseils fédéraux-provinciaux à Terre-Neuve et Labrador et en Nouvelle-Écosse). Ces données permettent d'exécuter le modèle d'E-S. Puisque toutes les activités d'exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer se situent à l'intérieur des limites de la VZGO (BP/GB et GIEPNE), la répartition des impacts ne présente pas un problème.

- ❑ **Services de soutien dans le domaine du pétrole et du gaz naturel** – Des renseignements descriptifs intéressants sont disponibles pour cette activité, alors que malgré que ces services ne constituent pas une industrie en soi, les renseignements d'ordre quantitatif sont plutôt limités. Il est possible d'estimer les impacts économiques pour cette activité, puisqu'elle présente un code de marchandise distinct dans le modèle d'E-S. Conformément à l'activité dans le domaine du pétrole et du gaz naturel, on présume que tous les impacts au niveau des services de soutien surviennent à l'intérieur de la VZGO.
- ❑ **Transport maritime** – Les données sur la navigation (trafic des navires, tonnage des cargaisons, chargement des traversiers) sont disponibles à Statistiques Canada au niveau des ports. Même s'il était possible d'attribuer les données économiques provinciales sur la navigation à la VZGO, des données économiques limitées sont disponibles pour des raisons de confidentialité. Néanmoins, il existe suffisamment de données pour exécuter le modèle d'E-S, alors que les résultats au niveau des impacts sont attribués à la VZGO en se basant sur le tonnage par port à la place des recettes et des dépenses des ports.
- ❑ **Tourisme** – Les données des sondages sur les niveaux d'activités (jours) et les dépenses par province sont disponibles auprès de Statistiques Canada, de Pêches et Océans Canada et dans l'industrie en ce qui concerne les trois principaux secteurs du tourisme, soit le tourisme côtier, la pêche sportive et les croisières. Cette activité est attribuée aux VZGO à partir des renseignements particuliers au secteur. Les données des sondages spécifiques à certains endroits servent au tourisme côtier et à la pêche sportive, alors que le domaine des croisières repose sur les données des ports d'escale. Ces mêmes facteurs permettent d'attribuer les impacts économiques au niveau provincial.
- ❑ **Construction maritime** – Cette activité s'applique à deux secteurs, soit le pétrole et le gaz naturel, ainsi que les ports. Il n'existe pas de source unique de données sur les dépenses dans le domaine de la construction maritime, puisque cette activité entre dans la catégorie générale des travaux de construction. Néanmoins, des données sont disponibles en provenance de sources variées, incluant les organismes de réglementation du pétrole et du gaz naturel, Pêches et Océans Canada dans le cas des ports pour petits bateaux, les administrations portuaires en ce qui concerne les activités de construction importantes, ainsi que la Défense nationale au niveau des installations navales. L'estimation globale repose sur des données conservatrices, puisque les données sur l'investissement privé dans les installations maritimes sont exclues. Les impacts provinciaux sont attribués aux VZGO en fonction des emplacements connus des activités d'investissement (ports, installations navales et sites d'exploitation pétrolière et gazière). La construction maritime comprend également les câbles sous-marins, même si on n'en tient pas compte dans le cadre de cette étude.
- ❑ **Construction navale et fabrication de bateaux** – Cette activité, qui se déroule principalement sur la terre ferme, implique deux industries distinctes, soit la construction navale, ainsi que la réparation et la fabrication de bateaux. Celle-ci résulte de la demande des utilisateurs dans le domaine maritime, comme la pêche, le tourisme ou le transport commercial et la recherche. Les statistiques de l'industrie au sujet de la construction navale et de la fabrication de bateaux, ainsi que la réparation sont produites par Statistiques Canada. Les activités provinciales et les impacts sont attribués aux VZGO en fonction des renseignements des divers emplacements provenant de sources variées, incluant Industrie Canada, les associations de construction navale et de fabrication de bateaux, ainsi que les gouvernements provinciaux. En raison des limites attribuables à des raisons de confidentialité, on déclare les renseignements sur les recettes et les impacts de ces activités, comme s'il s'agissait d'une industrie unique.

- **Ministères et organismes fédéraux et provinciaux** – Les données au niveau provincial proviennent directement des ministères et organismes, et elles sont attribuées aux VZGO en calculant la proportion des divers facteurs d’attribution particuliers à l’industrie en fonction des montants totaux des provinces. Par exemple, les dépenses du MPO sont attribuées en fonction de la part de la valeur débarquée comptabilisée pour la VZGO. On attribue ensuite le pourcentage total entre les impacts économiques dans les VZGO. Cette approche fonctionne pour la plupart des ministères, mais non la Défense nationale, parce qu’on ne dispose d’aucun indicateur rapidement utilisable pour déterminer l’activité dans une zone particulière le long de la côte. Certaines des bases se trouvent à l’intérieur d’une VZGO (comme la BFC Halifax au niveau de la GIEPNE), malgré que les activités réelles se déroulent en majeure partie (patrouilles maritimes et aériennes) le long de la côte canadienne. S’il n’existe aucun facteur d’attribution à titre d’indication, le rapport alloue de façon arbitraire 75% des dépenses du MDN dans la région de T.-N. et L. à la BP/GB; 50% des dépenses du MDN en N.-É. à la GIEPNE; et 25% des dépenses du MDN en C.-B. à la ZGICNP.
- **Universités et ONGE** – Données provinciales (seules les données de 2006 sont disponibles) proviennent directement des universités et organisations, et sont attribuées aux VZGO en se basant principalement sur l’emplacement des campus/bureaux. Les universités et les ONGE ne sont pas en mesure de produire des estimations fiables afin d’attribuer les dépenses des programmes et des activités sur le plan géographique.

III

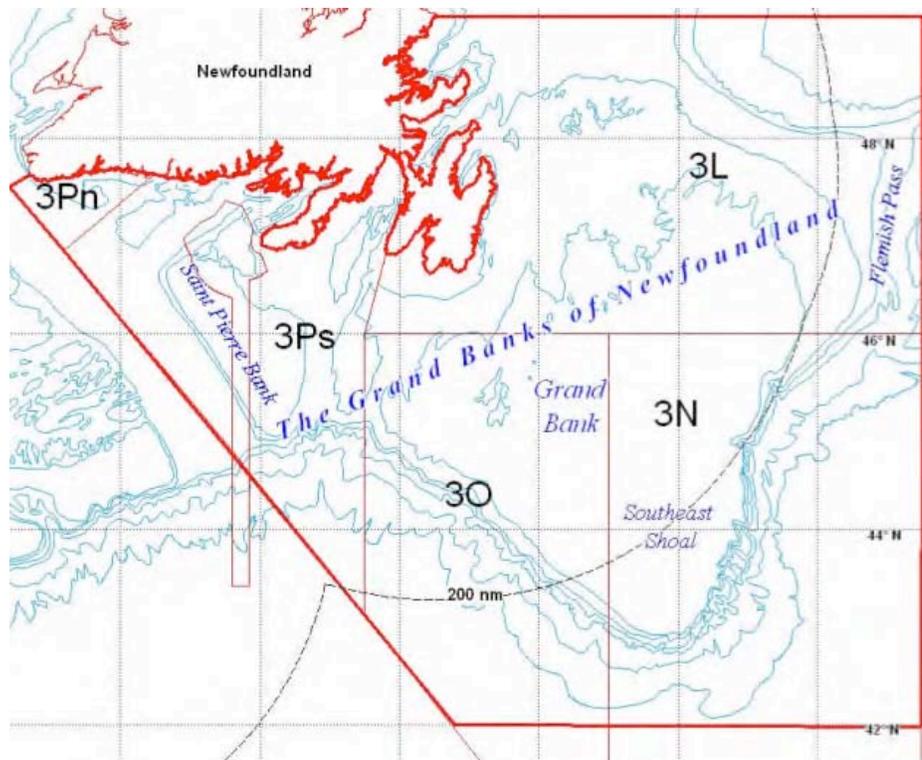
VASTE ZONE DE GESTION DES OCÉANS DE LA BAIE DE PLAISANCE/GRAND BANCS

1. La zone

L'initiative de la Baie de Plaisance/Grand Bancs (BP/GB) concerne une des vastes zones de gestion des océans (VZGO) qu'on a identifiée au niveau de la planification de la gestion intégrée dans le cadre du Plan d'action sur les océans. La VZGO (figure 3.1) couvre une superficie de près de 500 000 kilomètres carrés, alors qu'elle s'étend de Cape Ray dans la partie sud-est de la province jusqu'à Cape Freels sur la côte nord-est, comprenant également les Grands bancs au-delà de la limite de 200 milles jusqu'au rebord de la plate-forme continentale.

La richesse de l'écosystème marin dans cette zone favorise plusieurs activités axées sur les ressources, incluant la pêche, l'aquaculture, la production de pétrole et de gaz naturel, le trafic maritime, ainsi que le tourisme. Ces activités procurent des emplois et des revenus considérables, apportant ainsi une contribution importante à la santé économique de la province et entretenant plusieurs communautés côtières adjacentes.

Figure 3.1: Vaste zone de gestion des océans de Baie de Plaisance/Grand Bancs (BP/GB)



Source : MPO

2. Méthodologie

Ce rapport nous présente un survol des activités humaines variées qui se déroulent dans la VZGO de BP/GB, en plus de quantifier ces activités en faisant appel à divers indicateurs particuliers à cette industrie. Le rapport étend cette analyse en présentant une estimation de l'impact économique de ces activités en ce qui concerne leur contribution au produit intérieur brut, à l'emploi et au revenu des ménages. Le rapport nous montre également un survol des interactions entre les différentes activités.

L'estimation de l'impact économique des activités océaniques de la VZGO de BP/GB se déroule en trois étapes.

- ❑ On commence premièrement par examiner et résumer les documents de planification du MPO, qui nous présentent un survol de la nature et de l'ampleur des activités humaines. * Pour assurer l'uniformité avec la base de données, on utilise le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) afin de catégoriser les industries.
- ❑ Deuxièmement, on compile les données industrielles et économiques pour chacune de ces activités ou on procède à leur estimation à partir des sources de statistiques et des ministères du gouvernement. Le défi que présente cette étape consiste à s'assurer, d'une part, que les données ne concernent que les activités qui se déroulent à l'intérieur des limites de la VZGO et, d'autre part, à s'assurer que ces données reflètent avec précision l'ampleur de chaque activité. Sauf indication contraire dans le texte, on quantifie les activités en faisant appel à une approche ascendante basée sur des données particulières à chaque endroit. Par exemple, l'estimation de l'importance économique de la pêche repose sur les données des prises et de l'effort par pêcherie en ce qui concerne les statistiques à l'intérieur de la VZGO. De même, les estimations concernant les ports et la navigation reposent sur les niveaux de cargaisons et les mouvements des navires à l'intérieur de chacun des ports.
- ❑ Troisièmement, on a recours à une approche descendante afin d'estimer l'impact économique (PIB, emplois, revenu des ménages) des activités des VZGO. Cette approche commence par les impacts provinciaux qu'on attribue ou qu'on répartit ensuite à la VZGO en utilisant un indicateur qui établit un lien entre l'activité et l'emplacement (comme la part des débarquements dans le cas des pêches ou la part des cargaisons dans le cas du transport maritime).

3. Activité humaine

Pêche

L'activité de la pêche présente depuis longtemps une importance économique au sein des communautés côtières de la VZGO de BP/GB. La pêche à l'intérieur de cette VZGO représente tout près de 65% de la valeur totale des débarquements de la province et elle comprend différentes espèces, incluant des mollusques et crustacés, le poisson de fond, le poisson pélagique, ainsi que les mammifères marins. Entre 2002 et 2007, la valeur totale des débarquements commerciaux s'élevait tout juste en-dessous de 360 millions de dollars (tableau 3.1). Les augmentations et les diminutions des valeurs débarquées présentées au tableau 3.1 sont

Hollett and Sons Inc., *Social Economic and Cultural Overview and assessment of the Placentia Bay/Grand Banks Large Ocean Management Area*, Préparé pour Pêches et Océans Canada, région de Terre-Neuve et Labrador, 2008; Rahman, F., *Integrated Management in Placentia Bay – Characteristics of Marine Boundaries and Marine Boundary Information Required to Support Coastal and Marine Governance in Placentia Bay*, Préparé pour Pêches et Océans Canada, 2005; Pêches et Océans Canada, *The Grand Banks of Newfoundland: Atlas of Human Activities*, 2007.

principalement attribuables aux variations au niveau des débarquements et des marchés du crabe, alors que la baisse de valeur du dollar américain a également joué un rôle important après 2004.

Tableau 3.1: Débarquements commerciaux et valeur débarquée dans la VZGO de BP/GB, 2002-2007¹

Débarquements	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tonnes	157 000	175 000	202 000	196 000	219 000	202 000
Valeur (000 \$)	348 000	386 000	424 000	330 000	304 000	354 000

1. Voir la nota 1

Avant l'effondrement des divers stocks de poisson de fond au début des années 1990, des espèces comme la morue, le sébaste et les petites limandes constituaient la majeure partie des prises sur les Grands Bancs. L'effondrement de la ressource au niveau du poisson de fond a entraîné une rationalisation de l'industrie, causant ainsi des milliers de pertes d'emplois. Cependant, une économie de la pêche basée sur les mollusques et crustacés est apparue à un rythme identique à celui de la désintégration de l'économie du poisson de fond et celle-ci l'a éventuellement surpassée au niveau de la valeur débarquée. Les espèces de mollusques et crustacés (dont tout particulièrement le crabe) représentent à l'heure actuelle tout près de 80% de la valeur débarquée dans la région.

En 2006, le domaine de la pêche à l'intérieur de la VZGO permettait d'embaucher un nombre estimé de 6 000 pêcheurs (soit presque 50% du total de la province) exploitant quelque 4 400 bateaux de pêche enregistrés (tableau 3.2).

Tableau 3.2: Emplois et bateaux de pêche actifs dans la VZGO de BP/GB, 2006

	Nombre d'emplois ¹	Nombre de bateaux de pêche enregistrés ²
Pêche	6 000	4 400

1. Voir la nota 2

2. Voir la nota 3

Aquaculture

L'aquaculture dans la VZGO représente une production évaluée à près de 30 millions de dollars sur un total provincial d'à peine plus de 50 millions de dollars. Celle-ci se déroule dans près de 60 sites où l'on produit principalement des salmonidés (saumon de l'Atlantique, truite arc-en-ciel) et des moules (tableau 3). La production des salmonidés se concentre à Baie D'Espoir, où se déroulent principalement les activités aquacoles dans la zone de BP/GB. La production aquacole de la morue de l'Atlantique en est encore au stade de développement.

La forte croissance au niveau de la demande de produits aquacoles et l'habitat abondant des principales espèces ont contribué à la croissance de l'industrie à Terre-Neuve et Labrador. Globalement parlant, l'industrie a produit près de 8 000 tonnes de salmonidés et de moules, alors que près de 200 personnes ont participé à des activités en 2006 (tableau 3.3).

Tableau 3.3: Activités aquacoles dans la VZGO de BP/GB, 2006¹

	Nombre d'emplois	Nombre de sites	Valeur de la production (millions de dollars)
Aquaculture	200	60	30.0

1. Voir la nota 4

Transformation du poisson

L'industrie de la transformation du poisson dans la VZGO de BP/GB repose sur environ 80 installations (sur un total de 130 pour la province) dont la capacité de transformation, les espèces utilisées, la forme et la valeur du produit et le nombre d'emplois varient considérablement.

Jusqu'au début des années 1990, les débarquements de poisson de fond dominaient cette industrie, devenant ainsi principal facteur pour expliquer le nombre, la taille et l'emplacement des usines de transformation, et constituant le principal élément du fondement économique des nombreuses communautés qui en dépendaient. L'effondrement des stocks de poisson a entraîné la fermeture de la plupart de ces usines, alors que d'autres se sont converties à la transformation du crabe.

Combinées à l'augmentation du volet hautement capitalistique de cette industrie, ces fermetures ont entraîné une chute de plus de 50% du nombre d'emplois dans cette industrie entre 1992 et 2006. Le secteur grandement réduit de la transformation repose maintenant en majeure partie sur des usines de crabe et de crevette, alors que quelques usines continuent de transformer le poisson de fond et d'autres espèce pélagiques (dont principalement le capelan).

En 2006, les 80 usines de transformation du poisson dans la VZGO ont généré tout près de 565 millions de dollars de produits (tableau 3.4).

Tableau 3.4: Activités de transformation du poisson dans la VZGO de BP/GB, 2006

	Nombre d'emplois ¹	Nombre d'usines ²	Production (millions de \$) ³
Transformation du poisson	4,500	80	565

1. Voir la nota 5

2. Voir la nota 6

3. Voir la nota 7

Exploitation et extraction du pétrole et du gaz naturel

Le pétrole et le gaz naturel en mer au large de Terre-Neuve et Labrador constitue une des principales industries de la province, alors qu'il a généré des recettes dans les 8 milliards de dollars en 2006 et des dépenses annuelles moyennes de 1,3 milliard de dollars entre 2000 et 2006 (tableau 3.5). Cette industrie était redevable de près de 25% du PIB de la province et de 2% du nombre total d'emplois en 2006. À l'heure actuelle, trois champs pétroliers sont en production (Hibernia, Terra Nova et White Rose), alors qu'un autre est au stade de la planification (Hebron).

□ Hibernia

Le champ Hibernia se trouve à près de 315 km à l'est de la partie sud-est de St. John's à Terre-Neuve et Labrador, dans le bassin Jeanne d'Arc. Ce champ fut découvert en 1979, alors que son développement s'est déroulé au début des années 1990. En 2007, il génère des dépenses d'exploitation annuelles de l'ordre de 404 millions de dollars, dont 60% dans la région de Terre-Neuve et Labrador. Hibernia procure des emplois directs à 920 personnes, dont 91% résident dans la province (tableau 3.6).

□ **Terra Nova**

Le champ Terra Nova, qu'on a découvert en 1984, se trouve à 350 km à l'est de la partie sud-est de St. John's à Terre-Neuve et Labrador, dans le bassin Jeanne d'Arc. En 2007, celui-ci produisait des dépenses d'exploitation annuelles atteignant les 364 millions de dollars, dont 57% étaient effectuées à Terre-Neuve et Labrador. Près de 593 personnes y travaillent, dont 94% résident dans la province (tableau 3.6).

□ **White Rose**

Le champ Terra Nova, qu'on a découvert en 1984, se trouve à 350 km à l'est de la partie sud-est de St. John's à Terre-Neuve et Labrador, aux limites nord-est du bassin Jeanne d'Arc. En 2007, celui-ci produisait des dépenses d'exploitation annuelles atteignant les 404 millions de dollars, dont 50% étaient effectuées à Terre-Neuve et Labrador. Il génère des emplois pour 1 015 personnes, dont 89% résident dans la province (tableau 3.6).

□ **Hebron**

Découvert en 1981, le champ Hebron est présentement au stade de la planification. Il est situé à 340 km au large de Terre-Neuve et Labrador et on estime qu'il renferme de 400 à 700 millions de barils de pétrole brut. La production dans le champ Hebron devrait débuter entre 2016 et 2018.

Tableau 3.5: Dépenses et recettes de l'industrie pétrolière et gazière dans la VZGO de BP/GB, 1990-2006 (millions de \$)¹

	Exploration	Redéveloppement	Développement	Production	Total	Recettes
1990	37,9	4,2	60,9		103	
1991	50,3	2,8	359		412,1	
1992	0	0	534,5		534,5	
1993	0	0	879,8		879,8	
1994	0	0	1 276,5		1276,5	
1995	10,2	2,9	1 377,2		1390,3	
1996	0,7	12,9	705,9		719,5	
1997	73,9	100,1	539,3	68	781,3	33
1998	64,5	0	536	299	899,5	449
1999	251,8	1,3	922	309,5	1 484,6	967
2000	156,1	25	865	320,7	1 366,8	2 247
2001	30,6	71,9	559	375	1 036,5	2 056
2002	55,2	5,4	487,4	749,7	1 297,7	4 082
2003	99,8	0	551	715,1	1 365,9	4 994
2004	19,4	10,8	606	690,6	1 326,8	5 681
2005	113,7	22,4	414	789,7	1 339,8	7 387
2006	180,2	57,4	0	1 344,6	1 582,2	8 108

1. Voir la nota 8

Tableau 3.6: Dépenses de l'industrie pétrolière et gazière dans la VZGO de BP/GB, 2007¹

	Développement (milliards \$)		Production (millions de \$)		Emplois (personnes)	
	Total des dépenses	Dépenses à Terre-Neuve et Labrador	Total des dépenses	Dépenses à Terre-Neuve et Labrador	Total	Résidents de Terre-Neuve et Labrador
Hibernia	\$5,80	\$2,73	\$404	\$242,40	920	841
Terra Nova	\$2,80	\$0,77	\$364	\$207,48	593	557
White Rose	\$2,0	\$0,81	\$404	\$202,0	1015	909
Total	\$10,64	\$4,31	\$1 172	\$651,88	2 528	2 307

1. Voir la nota 9

Services de soutien dans le domaine du pétrole et du gaz naturel

L'industrie du pétrole et du gaz naturel en mer repose dans une grande partie sur le vaste éventail de services en appui aux efforts d'exploitation, de développement et d'extraction (production). Ces services comprennent le génie et la gestion de projet, la sous-traitance dans les domaines de la fabrication et la construction, la logistique (navires d'approvisionnement et soutien par hélicoptères), les opérations des terminaux de transbordement, les divers services techniques et environnementaux dans les champs pétrolifères, les marchés d'entretien, les services de restauration, les services d'assurance et autres services professionnels, incluant les services juridiques et comptables.

Les entrepreneurs et les sociétés basées à Terre-Neuve et Labrador fournissent plusieurs de ces services, alors que la plupart d'entre eux fonctionnent à partir d'installations situées à l'intérieur des limites de la VZGO. Il est compliqué d'obtenir des données sur la taille de cette industrie de services, parce qu'elle ne répond pas à la classification standard pour laquelle on compile et rapporte les données.

En l'absence de ces données, il demeure néanmoins possible de procéder à une estimation basée sur les renseignements qu'on retrouve au tableau 3.6 concernant les dépenses. En calculant les salaires et les traitements annuels nets des emplois directs (qu'on estime entre 175 et 200 millions de dollars en fonction du nombre d'emplois et des revenus moyens) à partir des dépenses totales à Terre-Neuve et Labrador (651 millions de dollars en 2007), les projets sembleraient soutenir une industrie produisant chaque année entre 450 et 475 millions de dollars en biens et services. On devrait cependant souligner que ces dépenses récurrentes reposent sur une production continue. Ce montant augmenterait lors des efforts de développement sur le terrain.*

Transport maritime

La structure géographique et industrielle de Terre-Neuve et Labrador (communautés côtières nombreuses et dépendance à l'égard des ressources) signifie que le transport sur l'eau joue un rôle crucial dans l'économie de la province. Les cargaisons traitées dans les ports de la VZGO (57,1 millions de tonnes en 2005, tableau 3.7) représentent 95% des cargaisons totales traitées dans la province. Dépendant principalement du transport du pétrole brut et des produits raffinés, Come-By-Chance a accueilli un peu plus des deux tiers des cargaisons totales dans la région. Le plus

* Les estimations des impacts au niveau de la production sont basées sur les recettes. Les impacts au niveau du développement sont basés sur les dépenses d'immobilisation consacrées aux installations.

grand port de conteneurs est celui de St. John's. Plusieurs des ports dans la VZGO de BP/GB offrent divers services de soutien, incluant le touage, les communications, la fourniture des navires et le pilotage.

Le trafic maritime passant par la VZGO et les cargaisons traversant les ports de la région devraient augmenter au cours des prochaines années, alors que le développement du champ Hebron atteindra son rythme de croisière sans compter qu'on procède présentement à la mise sur pied d'une usine de transformation du nickel à Long Harbour dans la Baie de Plaisance. Exploité par la Voisey's Bay Nickel Company, cette usine serait opérationnelle d'ici 2011 et produirait quelque 450 emplois.

Tableau 3.7: Mouvements de navires et tonnes de marchandises, 2005¹

	Domestique		International		Total	
	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises
BP/GB	3 394	34 804	643	22 340	4 037	57 144

1. Voir la nota 10

Les services de traversier dans la VZGO de BP/GB comportent plusieurs itinéraires qui répondent aux besoins en transport des résidents tout comme des non-résidents. Le secteur repose sur le soutien au transport régulier et saisonnier de passagers, de véhicules et à des fins commerciales, une activité exploitée par Marine Atlantic Inc. et par le gouvernement de Terre-Neuve et Labrador.

- **Marine Atlantic** – Cette société d'État du fédéral exploite deux routes pour les traversiers, soit 1) de Port aux Basques à North Sydney (toute l'année durant), et 2) d'Argentia à North Sydney (entre les mois de juin et septembre). La société possède trois traversiers pour véhicules, un vraquier qui sert de traversier commercial, ainsi qu'un nouveau traversier qui est entré en service en 2009.
- **Gouvernement de Terre-Neuve et Labrador** – Le gouvernement de cette province exploite de nombreuses routes à la grandeur de la province, depuis les petits déplacements quotidiens de passagers et de marchandises jusqu'aux services saisonniers de transport d'automobiles, de passagers et de marchandises. Neuf navires évoluent dans la VZGO de BP/GB, reliant ainsi de nombreuses communautés côtières. De plus, le gouvernement provincial prévoit présentement construire deux nouveaux traversiers de taille moyenne dans la province, dont un sera utilisé à l'intérieur de la VZGO.

En 2006, les services de traversiers dans la région ont permis de transporter près de 700 000 passagers et 200 000 véhicules et fourni de l'emploi à 750 personnes (tableau 3.8).

Tableau 3.8: Industrie des traversiers dans la VZGO de BP/GB, 2006¹

	Emplois	Passagers	Véhicules
Industrie des traversiers	750	700 000	200 000

1. Voir la nota 11

Alors que la VZGO représente 95% du trafic de marchandises et 60% du trafic des traversiers et puisque le trafic de marchandises génère davantage d'activités sur le plan économique, on estime la proportion totale des impacts du trafic maritime à 90% du total pour la province.

Tourisme océanique

Le tourisme océanique est réparti entre trois secteurs de dépenses, soit les activités des navires de croisière, le tourisme côtier sous forme d'activité de loisir sur l'eau, ainsi que la pêche sportive en mer. Ces trois activités sont bien définies et on a tenté de quantifier leur importance, du point de vue économique, en se basant sur divers rapports et sondages. Dans l'ensemble, le tourisme océanique dans la VZGO représente des dépenses annuelles de l'ordre de 160 millions de dollars sur un total provincial un peu supérieur à 232 millions de dollars.

Les activités des navires de croisière dans la VZGO de BP/GB constituent une industrie croissante qui génère près de 1,5 millions de dollars en dépenses (tableau 3.9). D'après le rapport intitulé *Performance and Outlook 2008* du ministère du Tourisme, de la Culture et des Loisirs de la province de Terre-Neuve et Labrador, on a dénombré près de 25 escales dans la région au cours de la saison des croisières de 2007. Le Port of St. John's en tête, 9 500 passagers ont visité la VZGO, ce qui représente tout près de 25% du trafic de passagers dans la province.

Le port de St. John's joue un rôle de premier plan dans la contribution économique globale à l'industrie des croisières de Terre-Neuve et Labrador. Il s'agit d'un des ports les plus actifs à ce niveau dans la province, alors que 10 000 passagers l'ont visité en moyenne entre 2004 et 2007 (tableau 3.10). Ce port attire des visiteurs du Canada et de la Nouvelle-Angleterre, ainsi que des navires des marchés transatlantiques, sans compter qu'on y déploie présentement des efforts sur le plan du marketing qui s'adressent au marché européen.

Tableau 3.9 : Dépenses directement attribuables aux croisières dans la VZGO de BP/GB, 2002-2007 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
BP/GB	1,0	1,0	1,0	1,0	1,5	1,0

1. Voir la nota 12

Tableau 3.10: Trafic des navires de croisière dans le Port of St. John's¹

	2004	2005	2006	2007
Nombre d'escales	17	17	19	14
Nombre de passagers en visite	6 338	11 957	14 724	8 696
Membres d'équipage en visite (approx.)	5 822	6 240	7 247	4 692

1. Voir la nota 13

Les *Enquêtes sur la pêche récréative au Canada* de 2000 et 2005 révèlent que les dépenses effectuées par les gens pratiquant la pêche en eau salée à Terre-Neuve et Labrador ont généré un montant estimé à 40 millions de dollars en 2006. La VZGO représente près de 60% de ce total (tableau 3.11).

Tableau 3.11: Dépenses de pêche en eau douce dans la VZGO de BP/GB, 2002-2006 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006
BP/GB	28	27	26	25	24

1. Voir la nota 14

Le tourisme côtier comprend les randonnées sur les océans (observation des baleines, visite de points d'intérêt, randonnées pédestres sur les côtes, plongée et kayak), ainsi que la voile, les croisières et la visite des divers endroits et d'autres lieux maritimes. Les organismes de statistiques et les ministères du tourisme au Canada ne préparent pas de façon systématique des suivis et des rapports sur la demande et les dépenses de ces activités. Néanmoins, il est possible de préparer une estimation des dépenses consacrées au tourisme côtier à partir de divers sondages et études (voir l'annexe 2). Ces sondages permettent d'identifier les activités marines et en établissant un lien entre les dépenses quotidiennes moyennes et le nombre de jours consacrés à ces activités (d'après les résultats des sondages) à l'intérieur de la VZGO, il est possible de calculer le niveau global des dépenses.

Basé sur cette méthodologie, le tableau 3.12 nous montre que la participation aux activités côtières dans la province a généré un montant estimé à 190 millions de dollars en dépenses touristiques (dont près de 137 millions de dollars ou 72% à l'intérieur même de la VZGO). Précisons cependant que cette estimation comprend les dépenses effectuées par les touristes et par les résidents locaux.

Tableau 3.12: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la VZGO de BP/GB, 2002-2006 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006
BP/GB	S/O	S/O	S/O	S/O	137

1. Voir la nota 15

Construction maritime

La construction maritime n'est pas conforme à une industrie du SCIAN dont on dispose déjà des données. Cette activité comprend la consultation de quais et de brise-lames, ainsi que les opérations de dragage. La construction est effectuée par les administrations portuaires et les sociétés d'exploitation des principaux ports, ainsi que par le MPO et les autorités locales dans les ports pour petits bateaux. Cette activité comprend également l'installation (et l'aménagement) d'installations de production et de systèmes sous-marins destinés à l'industrie pétrolière et gazière en mer. La construction maritime comprend aussi les câbles sous-marins, même on n'en tient pas compte dans le cadre de cette étude. Pour la VZGO dans son ensemble, les dépenses annuelles consacrées à la construction s'élevaient en moyenne à 162 millions de dollars au cours de la période de 2002-2006 (tableau 3.13).

- ❑ **Ports** – L'administration portuaire de St. John's est la seule dans la province. Les dépenses consacrées aux immobilisations s'élevaient en moyenne à 2 millions de dollars pendant cette période.
- ❑ **Ports pour petits bateaux** – Ce programme comprend au-delà de 300 ports de pêche à la grandeur de la province, dont près de 50% sont situés à l'intérieur de la VZGO. D'après cette proportion, les dépenses d'immobilisation en 2006 étaient estimées à près de 6 millions de dollars.
- ❑ **Défense nationale** – Modernisation des installations de St. John's.
- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – Aménagement d'installations en mer.

Tableau 3.13: Dépenses moyennes en immobilisations consacrées aux ports dans la VZGO de BP/GB, 2002-2006

Dépenses d'immobilisation (millions de \$)	
St. John's Port ¹	2,0
Ports pour petits bateaux ²	6,0
Défense nationale ³	4,0
Pétrole et gaz naturel ⁴	150,0
Total	162,0

1. Voir la nota 16

2. Voir la nota 17

3. Voir la nota 18

4. Voir la nota 19

Les activités de construction maritime à venir dans la VZGO comprennent les installations maritimes de Long Harbour afin de construire l'usine proposée de transformation du nickel de Voisey's Bay, ainsi qu'un terminal proposé de transbordement et d'entreposage de gaz naturel liquéfié (GNL) à Grassy Point, Baie de Plaisance. On a également proposé de construire une raffinerie (incluant un terminal maritime) près de la raffinerie actuelle de Come-By-Chance, malgré qu'on n'ait encore déterminé aucune date pour cette construction.

Construction navale et fabrication de bateaux

L'industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux à Terre-Neuve et Labrador repose sur deux chantiers navals situés à l'intérieur de la VZGO (Marystown et St. John's) ainsi que sur 25-35 fabricants de bateaux répartis ici et là dans la province. Les données d'Industrie Canada révèlent qu'aussi récemment qu'en 2006, l'industrie a généré des recettes de l'ordre de 68 millions de dollars (tableau 3.14), dont à peine plus de 40% (28 millions de dollars) dans la VZGO.

Tableau 3.14: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux à Terre-Neuve et Labrador, 2002-2006¹

	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de sociétés	-	-	40	36	34
Recettes (millions de dollars)	36	75	50	67	68

1. Voir la nota 20

En raison du manque de données sur la navigation et l'équipement de guidage, ce rapport ne concerne que l'impact du secteur de la construction navale et de la fabrication de bateaux.

Services gouvernementaux

Plusieurs ministères et organismes du fédéral et sept des gouvernements provinciaux se trouvant à Terre-Neuve et Labrador jouent un rôle dans la protection et la gestion de l'environnement marin. Ceux-ci contribuent à rehausser la valeur du secteur des océans de différentes façons : emplois directs, dépenses d'immobilisation, dépenses d'exploitation et d'entretien, dépenses dans les domaines de la recherche et du développement, ainsi que le soutien aux initiatives dans les secteurs non rentable et sans but lucratif.

Puisqu'on ne connaît pas les données relatives à l'emploi et aux dépenses particulières aux VZGO, on a procédé à des estimations en calculant la proportion des facteurs d'attribution de l'industrie et des montants totaux des provinces. Dans l'ensemble, les services gouvernementaux dans le domaine des océans ont généré tout près de 196 millions de dollars en dépenses et permis la création de 1 300 équivalents temps plein en 2006 (tableau 3.15). L'impact du gouvernement ne comprend pas les dépenses et les emplois dont on a tenu compte dans les autres activités maritimes, comme le transport (traversiers). Voir à l'annexe 2, tableau A2-1 les détails des facteurs d'attribution.

Tableau 3.15: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux dans la VZGO en 2006

Gouvernements	Emplois (ÉTP)	Dépenses (en millions de dollars)
Fédéral ¹	1 200	180
Provincial ²	100	16
Total	1 300	196

1. Voir la nota 21

2. Voir la nota 22

Universités et ONGE

La Memorial University et certains de ses instituts affiliés offrent des programmes et effectuent des recherches dans le domaine marin. Les ONG de l'environnement nationales et locales procèdent également à la mise en œuvre de programmes marins. On connaît les dépenses estimées des provinces consacrées aux programmes et à la recherche, mais aucune estimation fiable des activités et des dépenses dans la VZGO n'est disponible. En raison de l'absence d'une telle information, compte tenu de l'emplacement du campus et des centres de recherche de la Memorial University et des bureaux des ONGE (qui se trouvent près de la VZGO), et compte tenu de l'importance relative des activités marines à l'intérieur de la VZGO (comme la pêche et l'exploitation du pétrole et du gaz naturel), nous attribuons de façon théorique 50% des dépenses dans le domaine marin à la VZGO.

4. Interactions

Cette discussion de haut niveau des interactions est de nature qualitative. Les interactions reposent sur l'existence d'une indépendance économique (négative ou positive) entre les activités. Plusieurs interactions négatives entre les activités sont de faibles à modérées, ce qui reflète en partie l'isolement physique de la plupart des activités. Lorsqu'on a assisté à des conflits, on est parvenu à les résoudre ou à les atténuer au cours des ans, soit grâce à la coopération des divers intérêts ou en faisant appel à des politiques et à des règlements. Certaines activités présentent des liens positifs avec une activité, pour ainsi la renforcer ou dépendre de celle-ci. Les interactions sont résumées dans la matrice ci-dessous, alors que le degré d'ombrage indique l'intensité relative (blanc = faible; noir = forte). Voici d'ailleurs les principaux points :

- ❑ **Pêche** – Les conflits au niveau des engins sont atténués en fonction des saisons et des zones. L'étroite interaction avec le domaine de la transformation du poisson reflète la dépendance mutuelle des industries. La concurrence au niveau de l'espace marin est minime dans le domaine de l'exploitation pétrolière et gazière, puisque cette dernière couvre un territoire relativement limité et ne se déroule pas dans les fonds de pêche majeurs. La pêche dépend dans une grande mesure du transport maritime afin d'acheminer le produit, mais elle vient également en concurrence au niveau du territoire océanique lorsque les voies maritimes croisent les fonds de pêche (comme la baie de Plaisance). La pêche dépend énormément des ports pour petits bateaux pour le mouillage et des installations afin d'y décharger et charger les navires. La pêche constitue un marché important pour l'industrie de la fabrication de bateaux. Une étroite interaction avec le gouvernement fédéral résulte du mandat de Pêches et Océans Canada en matière de gestion des pêches.
- ❑ **Aquaculture** – La concurrence avec le domaine de la pêche commerciale pour l'espace océanique est minimale et pourrait même changer advenant le rétablissement des stocks de poisson et la reprise de la pêche côtière au moyen de pièges. On constate une interaction modérée avec le transport en raison du besoin d'éviter les darses et les lignes. L'aquaculture constitue un marché pour l'industrie de la fabrication de bateaux. Une interaction modérée avec le gouvernement provincial découle du mandat de Pêches et Océans dans le domaine de l'émission des permis et des règlements.
- ❑ **Transformation** – La transformation présente une étroite corrélation en amont avec la pêche, en particulier la pêche au crabe et à la crevette, mais un lien modéré avec l'aquaculture. Le système des ports pour petits bateaux facilite le débarquement et le transport par camions des matières premières entre les sites éloignés et les usines de transformation. Le transport maritime est vital pour acheminer les produits finis. Une étroite interaction avec le gouvernement provincial résulte du mandat de Pêches et Océans dans le domaine des politiques, de l'émission des permis et des règlements.
- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – Un conflit minimal existe avec la pêche d'un point de vue spatial, puisque cette activité se déroule sur le Grand Banc dans les zones où l'effort de pêche a toujours été faible. La croissance de l'activité pétrolière et gazière constitue une forme de concurrence sur le plan des ressources humaines avec la pêche et les autres industries marines. Cette industrie repose dans une grande mesure sur les activités de soutien réalisées par des sociétés locales, incluant les prévisions météorologiques et la logistique des navires/hélicoptères d'approvisionnement. Les gouvernements fédéral et provinciaux partagent la responsabilité en matière de réglementation par l'intermédiaire de l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers.
- ❑ **Transport maritime** – Le transport maritime dépend dans une grande mesure des infrastructures et des installations portuaires, ainsi que des activités de soutien, comme la manutention du fret et les services de navigation. Le tourisme tire énormément de profits des services de traversiers entre les provinces et sur les côtes. Les gouvernements fédéral et provinciaux assurent une surveillance du point de vue de la réglementation, en plus d'offrir un soutien aux services de traversiers.
- ❑ **Loisirs dans le domaine des océans** – Des ports et des installations portuaires en bon état sont essentiels à ces trois volets que sont la pêche sportive, les croisières et le tourisme côtier (comme l'observation des baleines, la voile/navigation, le kayak, etc.). L'équipement aquacole (les enclos et les relingues) peut présenter des risques pour la navigation des autres utilisateurs maritimes, incluant dans les domaines comme la pêche, la pêche sportive et le tourisme côtier.

5. Impacts économiques actuels et futurs

Les activités océaniques dans la VZGO ont contribué pour près de 9,6 milliards de dollars au PIB dans l'économie de Terre-Neuve et Labrador en 2006, créant ainsi 26 100 emplois et générant un revenu total de 1,2 milliard de dollars (tableau 3.16).

- **Pêche** – Après un repli abrupt au début des années 1990, alors qu'on a assisté à l'effondrement des stocks de poisson, l'augmentation au niveau des mollusques et crustacés a permis à l'économie de la pêche de retrouver (et même de dépasser) sa force précédente. La ressource (principalement constituée de crabe et de crevette) est saine et même si elle fait l'objet d'une utilisation maximale, elle présente des possibilités limitées d'expansion. La variation de l'impact économique dans l'avenir dépendra probablement des conditions du marché et des taux de change.
- **Aquaculture** – Le rendement de l'industrie est encourageant, même si on a assisté à des défis découlant principalement de la concurrence sur les principaux marchés. Après quelques années pénibles, la production de saumon semble avoir retrouvé une fois de plus des assises solides à Bay D'Espoir. L'avenir semble prometteur, puisque les marchés ont repris de la force. La production de moule est fermement enracinée et on prévoit que son expansion se poursuivra grâce à un habitat bien plus convenable. Le principal facteur limitatif sera probablement la concurrence alors qu'on tentera d'arracher une part de marché des autres producteurs dans le Canada atlantique.
- **Transformation** – L'industrie compte presque exclusivement sur les matières premières capturées localement, de sorte qu'elle a dû s'ajuster à l'évolution dans l'éventail des espèces et les conditions de la ressource. La controverse demeure lorsqu'il s'agit d'accroître la capacité de transformation, alors qu'on exerce des pressions afin d'ajouter davantage d'usines dans l'industrie, et ce, même si les taux d'utilisation n'ont pas atteint des niveaux acceptables dans certains domaines. L'impact économique dépendra dans l'avenir de l'état des ressources, ainsi que des marchés et des taux de change.
- **Extraction du pétrole et du gaz naturel** – Ce secteur a connu une croissance constante au cours de la dernière décennie et apporté la plus importante contribution à l'impact économique dans la VZGO. Trois champs sont en cours de production, alors qu'un quatrième se trouve au stade avancé de planification. Ces champs ont donné lieu à la création de milliers d'emplois directs et indirects et ont permis d'injecter des centaines de millions de dollars dans l'économie de la province. Le trésor provincial a profité grandement des augmentations des prix du pétrole au cours de la dernière décennie (et tout particulièrement au cours des deux dernières années). La baisse abrupte des prix depuis août 2008 s'accompagnera d'une baisse des redevances. L'impact des prix actuels sur les perspectives de développement à venir sont plutôt vagues, même si on prévoit une reprise de la demande et des prix alors que les économies se sortiront de la récession.
- **Transport maritime** – Ce secteur présente en amont des liens importants avec plusieurs industries de la province, incluant la transformation du poisson, les mines, la foresterie, ainsi que le pétrole et le gaz naturel. Une grande partie du trafic maritime dans l'économie provinciale trouve son origine ou se termine dans la VZGO de BP/GB ou emprunte cette dernière. Ce trafic s'est accru considérablement avec l'exploration de pétrole en mer et cette expansion se poursuivra au fur et à mesure qu'on ouvrira d'autres champs et qu'on développera la capacité de raffinage des minéraux dans la Baie de Plaisance.
- **Tourisme** – Il s'agit là d'un secteur de croissance possible pour l'économie, en raison de la popularité grandissante du tourisme d'aventure et de l'évolution de l'industrie des croisières.

- ❑ **Construction maritime** – Les niveaux de cette activité sont étroitement liés à l’exploration pétrolière en mer, tant en ce qui concerne la construction et l’installation des plates-formes de forage en mer et les navires, que l’aménagement des installations de surface. La construction dans les ports pour navires et les ports de pêche tend à demeurer une activité relativement stable, même si on prévoit que de grands projets viendront augmenter l’impact économique au cours des quelques années à venir.
- ❑ **Construction navale et fabrication de bateaux** – Cette industrie dépend principalement de la demande de bateaux de pêche et on s’attend à ce qu’elle demeure relativement constante au cours des quelques prochaines années.

Tableau 3.16: Impact économique des activités maritimes dans la VZGO de BP/GB, 2006

PIB et revenus en 000\$ Nombre d'emplois en équivalents temps plein	Valeur totale de la production en 000\$ à TNL (1)	Facteur d'attribution de la VZGO (2)	Direct			Indirect			Induit			Total			
			PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	PIB	Emplois	Revenus	
Activité maritime															
Pêche commerciale	468,474	0.65	130,938	1,390	88,307	36,541	582	18,270	36,845	414	26,644	204,325	2,385	133,222	
Aquaculture	52,289	0.60	14,118	148	3,765	5,961	82	2,824	4,417	48	1,647	24,496	279	8,236	
Transformation du poisson (3)	870,484	0.65	141,454	2,937	96,188	112,031	1,543	37,344	43,319	694	23,764	296,804	5,174	157,296,459	
Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel	8,108,000	1.00	6,891,800	2,787	186,484	891,880	1,429	64,864	389,184	886	37,702	8,172,864	5,102	289,050	
Activités de soutien pour le pétrole et le gaz naturel	186,000	1.00	85,560	488	35,340	35,340	271	13,020	26,598	160	11,160	147,498	919	59,520	
Transport maritime	222,600	0.90	70,119	1,374	60,102	26,044	510	12,020	21,156	396	18,031	117,319	2,279	90,153	
Activités de soutien pour le transport	212,000	0.90	104,940	2,149	78,228	19,080	508	11,448	27,284	558	22,419	151,304	3,215	112,095	
Tourisme et loisirs	232,592	0.70	65,126	1,754	45,588	48,844	957	35,819	25,073	569	20,352	139,043	3,280	101,759	
Construction d'installations pour le pétrole et le gaz naturel	165,714	1.00	74,571	514	41,429	16,571	260	9,943	20,051	163	12,843	111,194	937	64,214	
Construction de ports	13,229	0.60	3,175	47	2,064	1,587	16	556	1,048	13	655	5,810	75	3,274	
Construction navale et fabrication de bateaux	69,000	0.40	8,460	205	6,120	1,440	24	540	2,178	48	1,665	12,078	278	8,325	
Défense nationale	55,400	0.75	18,698	221	18,698	14,543	102	2,909	7,313	68	4,363	40,553	391	25,969	
Pêches et Océans	204,792	0.65	63,895	932	63,895	35,941	119	9,318	21,964	221	18,303	121,800	1,271	91,516	
Autres ministères fédéraux	9,400	0.86	5,335	54	5,335	1,213	18	566	1,441	15	970	7,989	87	6,871	
Ministères provinciaux	25,252	0.57	10,076	87	10,076	2,159	41	2,159	2,692	27	1,403	14,926	154	13,638	
Universités et ONGE	46,515	0.50	16,065	214	12,623	3,443	51	1,377	4,292	56	3,500	23,799	320	17,499	
Total	10,473,267		7,704,330	15,301	754,241	1,252,618	6,513	222,976	634,855	4,334	205,421	9,591,803	26,147	1,182,639	

1. Voir Gardner Pinfeld, Impact économique des activités maritimes au Canada, 2009 (préparé pour le MPO) afin de connaître les sources et les valeurs dérivées des extraits.

2. Voir les facteurs d'attribution dérivés aux annexes 1 et 2.

3. Les impacts au niveau de la transformation du poisson ont fait l'objet d'ajustements afin d'éliminer le comptage en double des impacts indirects et induits de la pêche commerciale.

IV

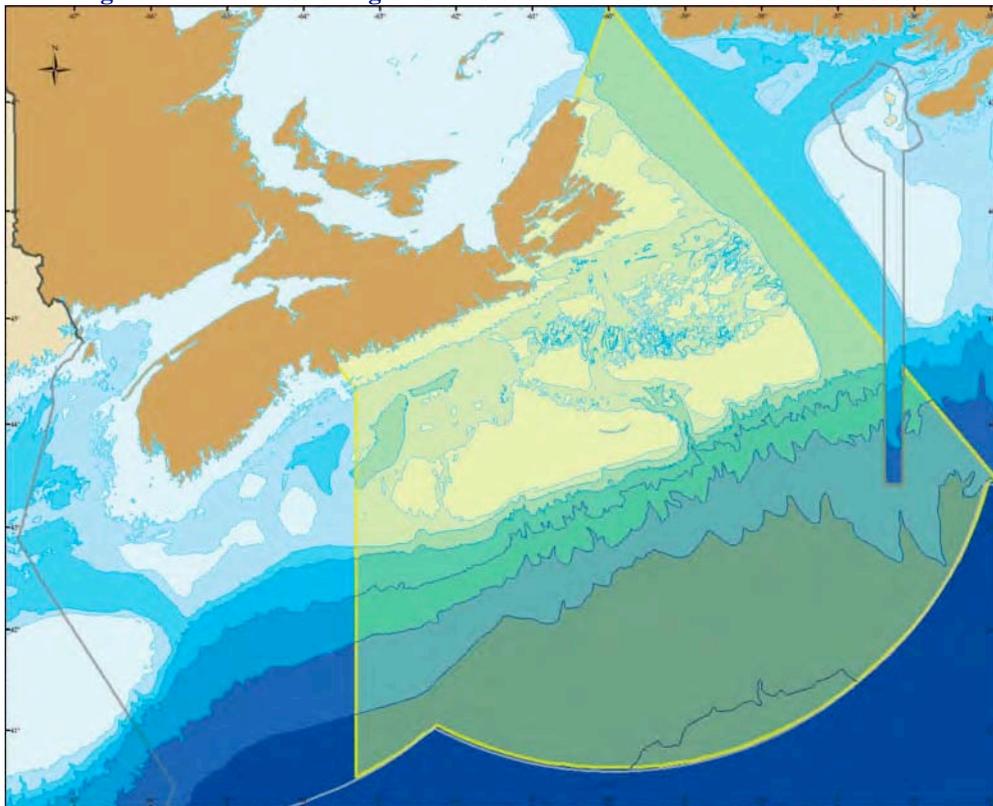
ZONE DE GESTION INTÉGRÉE DE L'EST DU PLATEAU NÉO-ÉCOSSAIS

1. La zone

La zone de Gestion intégrée de l'est du Plateau néo-écossais (GIEPNE) est une sous-zone de la vaste zone de gestion des océans de l'est du Plateau néo-écossais, qui est une des cinq vastes zones de gestion des océans prioritaires identifiées dans le Plan d'action sur les océans aux fins de la planification de la gestion intégrée. La zone de GIEPNE (figure 4.1) s'étend environ sur les deux tiers du Plateau néo-écossais et couvre tout près de 325 000 kilomètres carrés, ce qui correspond à la division 4VW de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest (OPANO).

Le riche écosystème marin dans cette zone favorise de nombreuses activités axées sur la ressource, dont la pêche, l'aquaculture, la production de pétrole et de gaz naturel, le transport maritime et le tourisme. Ces activités génèrent des emplois et des revenus substantiels, apportant ainsi une contribution majeure à la santé économique de la province et entretenant plusieurs communautés côtières adjacentes.

Figure 4.1: Vaste zone de gestion des océans de l'est du Plateau néo-écossais



Source : MPO

2. Méthodologie

Ce rapport nous présente un survol des nombreuses activités humaines auxquelles on assiste dans la zone de GIEPNE, sans compter qu'on y quantifie ces activités en faisant appel à divers indicateurs de l'industrie. Ce rapport constitue un prolongement de la présente analyse en présentant une estimation de l'impact économique de ces activités quant à leur contribution sur le produit intérieur brut, l'emploi et le revenu des ménages. Le rapport nous montre également un survol des interactions entre et au niveau des différentes activités.

L'estimation de l'impact économique des activités des océans dans la zone de GIEPNE se déroule en trois étapes.

- ❑ On commence premièrement par examiner et résumer les documents de planification du MPO qui renferment un survol de la nature et de l'ampleur des activités humaines.* Pour assurer la conformité aux bases de données statistiques, on fait appel au Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) afin de catégoriser les industries.
- ❑ Deuxièmement, on compile les données industrielles et économiques pour chacune des activités ou on les estime à partir des sources de statistiques et en faisant appel aux ministères du gouvernement. Le défi de cette étape consiste à s'assurer, d'une part, que les données ne concernent que les activités qui se déroulent dans les limites de la zone de GIEPNE et, d'autre part, que les données reflètent avec précision l'ampleur de chaque activité. Sauf indication contraire dans le texte, les activités sont quantifiées en faisant appel à une approche ascendante basée sur les données d'un emplacement précis. Par exemple, l'estimation de l'importance économique de la pêche repose sur les données des prises et de l'effort par pêcherie afin de déterminer les zones statistiques dans la zone. De même, les estimations en ce qui concerne les ports et la navigation reposent sur les niveaux précis de cargaisons des ports et sur les mouvements des navires.
- ❑ Troisièmement, on a recours à une approche descendante pour estimer l'impact économique (PIB, emplois et revenu des ménages) des activités dans la zone de GIEPNE. Cette approche commence par les impacts provinciaux qu'on répartit ou qu'on distribue dans la zone dans le cadre d'une activité visant à relier les indicateurs aux emplacements (par exemple, la part des débarquements dans le cas des pêcheries, ou la part du tonnage des cargaisons dans le cas du transport maritime).

3. Activité humaine

Pêche

La pêche est une activité dont l'importance sur le plan économique remonte à loin au sein des communautés côtières dans la zone de GIEPNE. On estime que la pêche dans cette zone représente 14% de la valeur débarquée totale de la province, ce qui comprend différentes espèces, comme les mollusques et crustacés, le poisson de fond, le poisson pélagique et d'autres espèces plus petites de poisson. Entre 2002 et 2006, la valeur commerciale totale des débarquements atteignait tout juste en-deçà de 104 millions de dollars (tableau 4.1). L'augmentation et la chute de la valeur débarquée sont principalement attribuables aux débarquements et aux marchés du

Pêches et Océans Canada, *La plate-forme Néo-Écossaise: atlas des activités humaines*, <http://www.mar.dfo-mpo.gc.ca/oceans/e/essim/atlas/other-f.html>, 26/12/2007; MPO, *Plan de gestion de la zone de GIEPNE et évaluation des données et des renseignements quantitatifs et qualitatifs découlant d'une évaluation et d'un survol sociaux, économiques et culturels de la plate-forme Néo-Écossaise*.

crabe des neiges, alors que la baisse de valeur du dollar américain joue également un rôle important après 2004.

Tableau 4.1: Débarquements commerciaux et valeurs débarquées dans la zone de GIEPNE, 2002-2006¹

Débarquements	2002	2003	2004	2005	2006
Tonnes	29 000	22 000	26 000	24 000	27 000
Valeurs (000 \$)	104 000	118 000	113 000	97 000	89 000

1. Voir la nota 1

Jusqu'au début des années 1990, les débarquements de poisson de fond avec, en tête, la morue, dominaient le secteur de la pêche en Nouvelle-Écosse. Entre 1991 et 1995, les débarquements de poisson de fond ont chuté de 80%. L'effondrement de la ressource a donné inévitablement lieu à une rationalisation de l'industrie, entraînant ainsi des milliers de pertes d'emploi. Les stocks de poisson de fond n'ont montré aucun signe de reprise (à l'exception de l'aiglefin sur le banc Georges).

Une augmentation des ressources de mollusques et crustacés est venue plus que compenser l'effondrement des stocks de poisson de fond d'un point de vue purement économique. En 1996, les débarquements de mollusques et crustacés avaient surpassé le poisson de fond en tant que principal poisson débarqué, alors qu'en 2005, ils représentaient au-delà de 85% de la valeur totale des débarquements dans la région. Parmi les principales espèces débarquées, mentionnons le homard, le pétoncle, la mactre d'Amérique et le crabe des neiges.

En 2007, la pêche dans la zone de GIEPNE procurait de l'emploi à un nombre estimé de 3 100 pêcheurs évoluant à partir de 1 200 navires de pêche (tableau 4.2).

Tableau 4.2: Emplois et navires de pêche actifs dans la zone de GIEPNE, 2007

	Emplois ¹	Navires de pêche actif ²
Pêche	3 100	1 200

1. Voir la nota 2

2. Voir la nota 3

Aquaculture

L'aquaculture dans la zone de GIEPNE présente une valeur de production d'environ 3,5 millions de dollars sur un total d'à peine plus de 50 millions de dollars pour la province. Cette activité se déroule dans près de 139 sites où l'on produit principalement du saumon, des moules et des huîtres (tableau 4.3). Parmi les espèces en cours de développement, mentionnons l'omble arctique, le flétan, le pétoncle, le bar d'Amérique, la palourde américaine et l'huître plate.

Les exploitants aquacoles dans la zone de GIEPNE ont généré environ 2 400 tonnes de produits et embauché près de 200 personnes dans les activités de production en 2007 (tableau 4.3). La croissance de l'industrie est limitée en partie par l'habitat des espèces de grande valeur, comme le saumon, et en partie en raison de la difficulté de protéger les sites en raison de conflits avec le domaine de la pêche commerciale (principalement du homard).

Tableau 4.3: Activité aquacole dans la zone de GIEPNE, 2006¹

	Nombre d'emplois	Nombre de sites	Valeur de la production (000 \$)
Aquaculture	200	139	3 500

1. Voir la nota 4

Transformation

L'industrie de la transformation du poisson dans la zone de GIEPNE repose sur environ 43 installations actives (sur un total de 180 pour la province) qui varient considérablement lorsqu'on examine la capacité de transformation, les espèces utilisées, la forme et la valeur des produits, ainsi que le nombre d'emplois (tableau 4.4).

D'après une étude réalisée en 2007 par le secteur de la transformation des poissons et fruits de mer en Nouvelle-Écosse, l'industrie dans cette région se compose de :

- ❑ 26 détenteurs de permis qui s'adonnent à la transformation comme on la définit dans les règlements : nettoyage, découpage en filets, mise sur la glace, emballage, mise en boîte, congélation, fumage, salage, cuisson, marinage, séchage ou préparation du poisson en vue de sa mise sur le marché.
- ❑ 6 détenteurs de permis qui réalisent des activités qui se limitent à l'expédition du homard. Ceux-ci achètent et conservent le homard dans des viviers à terre ou des parcs à marée, pour ensuite les distribuer sur le marché afin de répondre à la demande. Ils ne pratiquent aucune transformation, si ce n'est que trier et emballer le homard en vue de l'expédition.
- ❑ 8 détenteurs de permis qui se considèrent uniquement comme des acheteurs et des vendeurs. Ces gens agissent simplement en tant qu'intermédiaires pour les usines de transformation ou d'expédition, alors qu'ils achètent au quai pour ensuite transporter la marchandise vers une usine en Nouvelle-Écosse ou à l'extérieur de la province. Les acheteurs peuvent agir de façon indépendante ou à titre d'agents d'un détenteur de permis en particulier. Les acheteurs sont plus nombreux dans les secteurs du homard et du crabe.
- ❑ 2 usines qui participent principalement à la vente de gros et de détail. Ces installations réalisent des activités de transformation conventionnelles, mais la majeure partie de leurs recettes de vente proviennent de la vente de gros et de détail.
- ❑ 1 usine nous a fourni suffisamment d'information afin de permettre la catégorisation.

Trois quarts de ces 43 installations actives ont déclaré que les mollusques et crustacés constituent leurs principales sources de recettes. Pour la plupart des usines, le homard est la source de recettes principale ou exclusive, alors que plusieurs déclarent que c'est le crabe ou le pétoncle qui génère la majeure partie de leurs recettes. Cette situation a évolué considérablement depuis le début des années 1990, alors que la transformation du poisson de fond dominait l'industrie. Le nombre d'installations de transformation en Nouvelle-Écosse a chuté de 400 établissements licenciés au début des années 1990 à 180 sociétés actives en 2006.

En 2006, la transformation des poissons et fruits de mer dans la zone de GIEPNE générait près de 126 millions de dollars d'extrants et embauchait 1 700 personnes en période de pointe (tableau 4.4).

Tableau 4.4: Activité de transformation du poisson dans la zone de GIEPNE, 2006

	Nombre d'emplois ¹	Nombre d'usines ²	Production (millions de \$) ³
Transformation du poisson	1 700	43	126

1. Voir la nota 5

2. Voir la nota 6

3. Voir la nota 7

Exploration et extraction du pétrole et du gaz naturel

Le pétrole et le gaz naturel au large de la Nouvelle-Écosse constituent une des principales industries de la province qui a généré des recettes de l'ordre de 1 milliard de dollars en 2006. À ce jour, la production de pétrole dans la province reposait sur trois projets en mer, dont celui de Cohasset-Panuke, le projet énergétique en mer de l'île de Sable, ainsi que le projet d'exploitation gazière en mer de Deep Panuke.

- **Projet de Cohasset-Panuke** – Ce projet fut le premier exemple de développement pétrolier en mer sur la côte est du Canada. Ce projet pétrolier relativement minime a débuté la production en 1992 pour y mettre fin en 1999, alors que le premier champ produisait environ 45 millions de barils d'huile légère. Les coûts d'immobilisation du projet se sont élevés à près de 500 millions de dollars, alors que les coûts d'exploitation annuels avoisinaient les 110 millions de dollars.
- **Projet gazier marin de l'Île de Sable** – Il s'agit ici d'une initiative de 3 milliards de dollars exploitée par Exxon Mobil Canada Ltd et ses partenaires. Celle-ci comporte six champs situés près de l'Île de Sable et constitue le premier projet gazier majeur de Nouvelle-Écosse. Après avoir connu un départ difficile en raison des conditions défavorables du marché, la production a finalement débuté en 1999. Le développement du projet se déroule en deux phases (paliers). Le premier palier concerne les trois champs (Thebaud, Venture et North Triumph), alors que la production quotidienne atteint en moyenne de 400 à 550 millions de pieds cubes. Le deuxième palier comprend l'exploitation des champs Alma, South Venture et Glenelg, qui font présentement l'objet d'un examen de la part d'Exxon Mobil Canada Ltd et ses partenaires. En 2006, le projet gazier marin de l'Île de Sable générait 463 millions de dollars de dépenses, dont près de 42% étaient effectuées en Nouvelle-Écosse (tableau 4.5).
- **Projet gazier marin de Deep Panuke** – Cette initiative proposée de 700 millions de dollars est mise en œuvre par EnCana Corporation et ses partenaires dans l'intention d'extraire du gaz naturel du champ maritime de Deep Panuke, situé à près de 250 km au sud-est de Halifax. La planification du projet est bien avancée, alors que le processus d'approvisionnement des principaux éléments du projet a débuté en 2008.

Tableau 4.5: Dépenses et emplois du projet gazier marin de l'Île de Sable, 2002-2006¹

	Dépenses (millions de \$)		Recettes brutes (millions de \$)	Volume de production (m ³)	Nombre annuel moyen d'emplois
	Total	Nouvelle-Écosse			
2002	440	177	827	5 474 993	900
2003	543	209	1 152	4 665 769	974
2004	509	181	1 096	4 327 897	1 082
2005	413	136	1 518	4 225 762	733
2006	463	193	1 014	3 794 706	697

1. Voir la nota 8

Services de soutien et approvisionnements dans l'industrie du pétrole et du gaz naturel

L'industrie du pétrole et du gaz naturel en mer repose grandement sur un vaste éventail de services afin de faciliter l'exploration, le développement et l'extraction (production). Ces services comprennent le génie et la gestion de projet, la sous-traitance dans les domaines de la fabrication et la construction, la logistique (navires d'approvisionnement et soutien par hélicoptère), les opérations des terminaux de transbordement, les différents services techniques et environnementaux d'un champ pétrolier, les marchés d'entretien, la restauration, les services d'assurance et autres services professionnels, incluant les services juridiques et la comptabilité.

Les entrepreneurs et les sociétés de Nouvelle-Écosse fournissent plusieurs de ces services, alors que la plupart fonctionnent à partir d'installations situées dans les limites de la zone de GIEPNE. Il est compliqué d'obtenir des données sur la taille de cette industrie de services, parce qu'elle ne répond pas à une classification standard dont les données font l'objet d'une compilation et de rapports.

Transport maritime

Le secteur du transport maritime constitue un élément clé de l'économie de la Nouvelle-Écosse. Les excellents ports et l'emplacement stratégique de la Nouvelle-Écosse sur les grandes voies de navigation dans l'Atlantique nord facilitent non seulement le développement et la croissance de ses ressources naturelles et de son industrie de fabrication, mais également le déplacement efficace des navires cargo internationaux vers les marchés dans le centre de l'Amérique du Nord.

En 2005, les ports situés à l'intérieur de la zone de GIEPNE accaparaient plus de 90% des mouvements de navires et des efforts de manutention des cargaisons (tableau 4.6). Halifax est le port le plus important de la Nouvelle-Écosse au niveau des mouvements de navires, alors qu'on y reçoit les cargaisons les plus diversifiées et qu'on y trouve l'arrière-pays portuaire le plus vaste. On y a manipulé 14,1 millions de tonnes de marchandises en 2005. Il s'agit du port de transports maritimes à courte distance le plus vaste au pays (un port où l'on procède au transbordement de cargaisons internationales et régionales vers des ports régionaux plus petits), le deuxième port de bateaux de croisière en importance au Canada après Vancouver et le troisième port de conteneurs au pays. Parmi les autres marchandises importantes qu'on y transporte, mentionnons le gypse, le pétrole brut et raffiné, ainsi que les pièces d'automobile importées et exportées.

Port Hawkesbury, sur le détroit de Canso, est le plus important port si l'on se base sur le tonnage des marchandises dont on y fait la manutention. Ce volume est traité en majeure partie dans le centre de transbordement de pétrole exploité par Statia Terminals.

Les exportations en gros de gypse, de produits du papier, d'agrégats, ainsi que les importations de charbon constituent le reste. En 2005, on y effectuait la manutention de 30,7 millions de tonnes de marchandises, une augmentation de 27,9% par rapport aux années précédentes en raison d'une hausse des cargaisons internationales de pétrole brut.

Tableau 4.6: Mouvements de navires et tonnes de marchandises en 2005¹

	Au pays		Au niveau international		Total	
	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises
VZGO de l'est du Plateau néo-écossais	1 785	3 667	2 105	44 279	3 890.0	47 946

1. Voir la nota 9

Les services de traversier dans la zone de GIEPNE reposent sur différents itinéraires répondant aux besoins des résidents tout comme des non-résidents. Exploité par Marine Atlantic Inc., ce secteur offre un soutien au transport régulier et saisonnier de passagers, de véhicules et à des fins commerciales.

Marine Atlantic est une société d'État fédérale qui offre des services de traversier entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Ce service comporte deux routes, soit de Port aux Basques à North Sydney (qui fonctionne tout au long de l'année) et d'Argentia à North Sydney (qui fonctionne entre les mois de juin et septembre).

En 2006, la société transportait environ 405 000 passagers et 223 000 véhicules (tableau 4.7). Près de 929 personnes y travaillent, dont près du quart résident en Nouvelle-Écosse (les autres proviennent de Terre-Neuve et Labrador).

Tableau 4.7: Industrie des traversiers dans la VZGO de l'est du Plateau néo-écossais, 2006¹

	Emplois	Passagers	Véhicules
Industrie des traversiers	230	405 000	223 000

1. Voir la nota 10

Alors que la VZGO représente environ 90% du trafic de marchandises et 34% des traversiers, et puisque la marchandise constitue la principale source d'activité économique, on estime l'impact total du trafic maritime à 85% du total de la province.

Tourisme océanique

Le tourisme océanique est réparti en trois secteurs de dépenses : les activités des navires de croisière, le tourisme côtier sous forme d'activités récréatives dans l'eau, ainsi que la pêche sportive en mer. Ces trois activités sont bien définies, alors qu'on a tenté en quelque sorte de quantifier leur importance économique à partir de divers rapports et sondages. Dans l'ensemble, le tourisme océanique dans la zone de GIEPNE équivaut à des dépenses estimées de l'ordre de 200 millions de dollars sur un total de près de 320 millions de dollars pour la province.

Les activités des navires de croisière dans la zone de GIEPNE constituent une industrie en pleine croissance qui génère aux alentours de 30 millions de dollars de dépenses (tableau 4.8). Les ports de Halifax et Sydney sont les deux ports de navires de croisière les plus actifs dans la province, alors qu'ils ont attiré en 2007 au-delà de 200 000 passagers en provenance des principaux marchés du Canada, des É.-U. et d'Europe (tableau 4.9).

Tableau 4.8: Dépenses directes attribuables aux croisières pour la VZGO de l'est du Plateau néo-écossais, 2002-2007 (millions de \$) ¹

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Zone de GIEPNE	41	41	49	41	34	30

1. Voir la nota 11

Tableau 4.9: Navires de croisière et passagers à Halifax et Sydney ¹

Année	Nombre de navires		Nombre de passagers (en milliers)	
	Halifax	Sydney	Halifax	Sydney
2002	87	40	157	55
2003	104	46	170	45
2004	122	60	211	61
2005	108	47	189	59
2006	86	36	170	47
2007	92	32	177	37

1. Voir la nota 12

Dans les éditions de 2000 et 2005 de *l'Enquête sur la pêche sportive au Canada*, on précise que les dépenses encourues par les gens participant à la pêche en eau salée en Nouvelle-Écosse ont atteint la somme estimée de 20 millions de dollars en 2006. La zone de GIEPNE représente environ 40% de ce total (tableau 4.10).

Tableau 4.10: Dépenses consacrées à la pêche en eau salée dans la zone de GIEPNE, 2002-2006 (millions de \$) ¹

	2002	2003	2004	2005	2006
Zone de GIEPNE	11	10	9	8	8

1. Voir la nota 13

Le tourisme côtier comprend les randonnées sur les océans (observation des baleines, visite de points d'intérêt, randonnées pédestres sur les côtes, plongée et kayak), ainsi que la voile, les croisières et la visite des plages et d'autres lieux maritimes. Les organismes de statistiques et les ministères du tourisme au Canada ne préparent pas de façon systématique des suivis et des rapports sur la demande et les dépenses de ces activités. Néanmoins, il est possible de préparer une estimation des dépenses consacrées au tourisme côtier à partir de divers sondages et études (voir l'annexe 2). Ces sondages permettent d'identifier les activités marines et en établissant un lien entre les dépenses quotidiennes moyennes et le nombre de jours consacrés à ces activités (d'après les résultats des sondages) à l'intérieur de la VZGO, il est possible de calculer le niveau global des dépenses.

Basé sur cette méthodologie, le tableau 4.11 nous montre que la participation aux activités côtières dans la zone de GIEPNE a généré un montant estimé à 160 millions de dollars en dépenses touristiques (soit près de 60% du total de la province). Précisons cependant que cette estimation comprend les dépenses effectuées par les touristes et par les résidents locaux.

Tableau 4.11: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la zone de GIEPNE, 2002-2006 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006
Zone de GIEPNE	S/O	S/O	S/O	S/O	220

1. Voir la nota 14

Construction maritime

La construction maritime n'est pas conforme à une industrie du SCIAN pour laquelle on dispose déjà de données. Cette activité comprend la construction de quais et de brise-lames, ainsi que les opérations de dragage. La construction est effectuée par les administrations portuaires et les sociétés d'exploitation des principaux ports, ainsi que par le MPO, le MDN et les autorités locales dans les ports pour petits bateaux. Cette activité comprend également l'installation (et l'aménagement) d'installations de production et de systèmes sous-marins destinés à l'industrie pétrolière et gazière en mer. La construction maritime comprend aussi les câbles sous-marins, même on n'en tient pas compte dans le cadre de cette étude.

Pour la VZGO dans son ensemble, les dépenses annuelles consacrées à la construction s'élevaient en moyenne à 154 millions de dollars au cours de la période de 2002-2006).

- ❑ **Ports** – Les dépenses d'immobilisation se sont élevées en moyenne à peine à plus de 11 millions de dollars (tableau 4.12).
- ❑ **Ports pour petits bateaux** – Ce programme comprend au-delà de 200 ports de pêche à la grandeur de la province, dont près de 24% sont situés à l'intérieur de la zone de GIEPNE. D'après cette proportion, les dépenses d'immobilisation en 2006 étaient estimées à près de 2,1 millions de dollars (tableau 4.12).
- ❑ **Défense nationale** – Modernisation des installations des BFC de Halifax et Shearwater.
- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – Aménagement d'installations en mer.

Tableau 4.12: Dépenses d'immobilisation consacrées aux ports dans la zone de GIEPNE, 2002-2006

Dépenses d'immobilisation (millions de \$)	
Port de Halifax ¹	11,3
Ports pour petits bateaux ²	2,1
Défense nationale ³	45,0
Pétrole et gaz naturel ⁴	95,2
Total	153,6

1. Voir la nota 15

2. Voir la nota 16

3. Voir la nota 17

4. Voir la nota 18

Les constructions maritimes à venir dans la zone de GIEPNE pourraient comprendre les terminaux proposés pour conteneurs de Sydport à Sydney, ainsi qu'à Melford Point dans le détroit de Canso. On a également proposé d'aménager une usine pétrochimique et des installations de gaz liquéfié à Goldboro, Nouvelle-Écosse. Ce projet a d'ailleurs récemment obtenu les approbations environnementales des fonctionnaires de la province et du fédéral.

Construction navale et fabrication de bateaux

L'industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux en Nouvelle-Écosse repose sur deux chantiers navals situés à l'intérieur de la zone de GIEPNE (Halifax) ainsi que sur 40-60 fabricants de bateaux répartis ici et là dans la province. Les données d'Industrie Canada révèlent qu'aussi récemment qu'en 2006, l'industrie a généré des recettes de l'ordre de 202 millions de dollars (tableau 4.13), dont on estime que la moitié ont pris naissance dans la zone de GIEPNE.

Tableau 4.13: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux dans la zone de GIEPNE, 2002-2006¹

	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de sociétés	89	-	67	-	32
Recettes (millions de dollars)	208	92	118	72	101

1. Voir la nota 19

En raison du manque de données sur la navigation et l'équipement de guidage, ce rapport ne concerne que l'impact du secteur de la construction navale et de la fabrication de bateaux.

Services gouvernementaux

Les gouvernements fédéral et provinciaux dans la zone de GIEPNE jouent un rôle de premier plan dans la protection et la gestion de l'environnement marin. Ceux-ci contribuent à rehausser la valeur du secteur des océans de différentes façons : emplois directs, dépenses d'immobilisation, dépenses d'exploitation et d'entretien, dépenses dans les domaines de la recherche et du développement, ainsi que le soutien aux initiatives dans les secteurs non rentable et sans but lucratif.

Puisqu'on ne connaît pas les données relatives à l'emploi et aux dépenses particulières à la zone de GIEPNE, on a procédé à des estimations en calculant la proportion des facteurs d'attribution de l'industrie et des montants totaux des provinces. Dans l'ensemble, les services gouvernementaux ont généré tout près de 493 millions de dollars en dépenses et permis la création de 5 800 équivalents temps plein en 2006 (tableau 4.14). Voir à l'annexe 2, tableau A2-1 les détails des facteurs d'attribution.

Tableau 4.14: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux dans zone de GIEPNE, 2006

Gouvernements	Emplois (ÉTP)	Dépenses (en millions de dollars)
Fédéral ¹	5 670	474
Provincial ²	162	19
Total	5 832	493

1. Voir la nota 20

2. Voir la nota 21

Universités et ONGE

La Dalhousie University et certains de ses instituts affiliés offrent des programmes et effectuent des recherches dans le domaine marin. Les ONG nationales et locales dans le domaine de l'environnement procèdent également à la mise en œuvre de programmes marins. On connaît les dépenses estimées des provinces consacrées aux programmes et à la recherche, mais aucune estimation fiable des activités et des dépenses dans la zone de GIEPNE n'est disponible. En raison de l'absence d'une telle information, compte tenu de l'emplacement du campus et des centres de recherche de la Dalhousie University et des bureaux des ONGE (qui se trouvent près de la VZGO), et compte tenu de l'importance relative des activités marines le long de la Plateforme Scotian, nous attribuons de façon théorique 25% des dépenses dans le domaine marin à la GIEPNE.

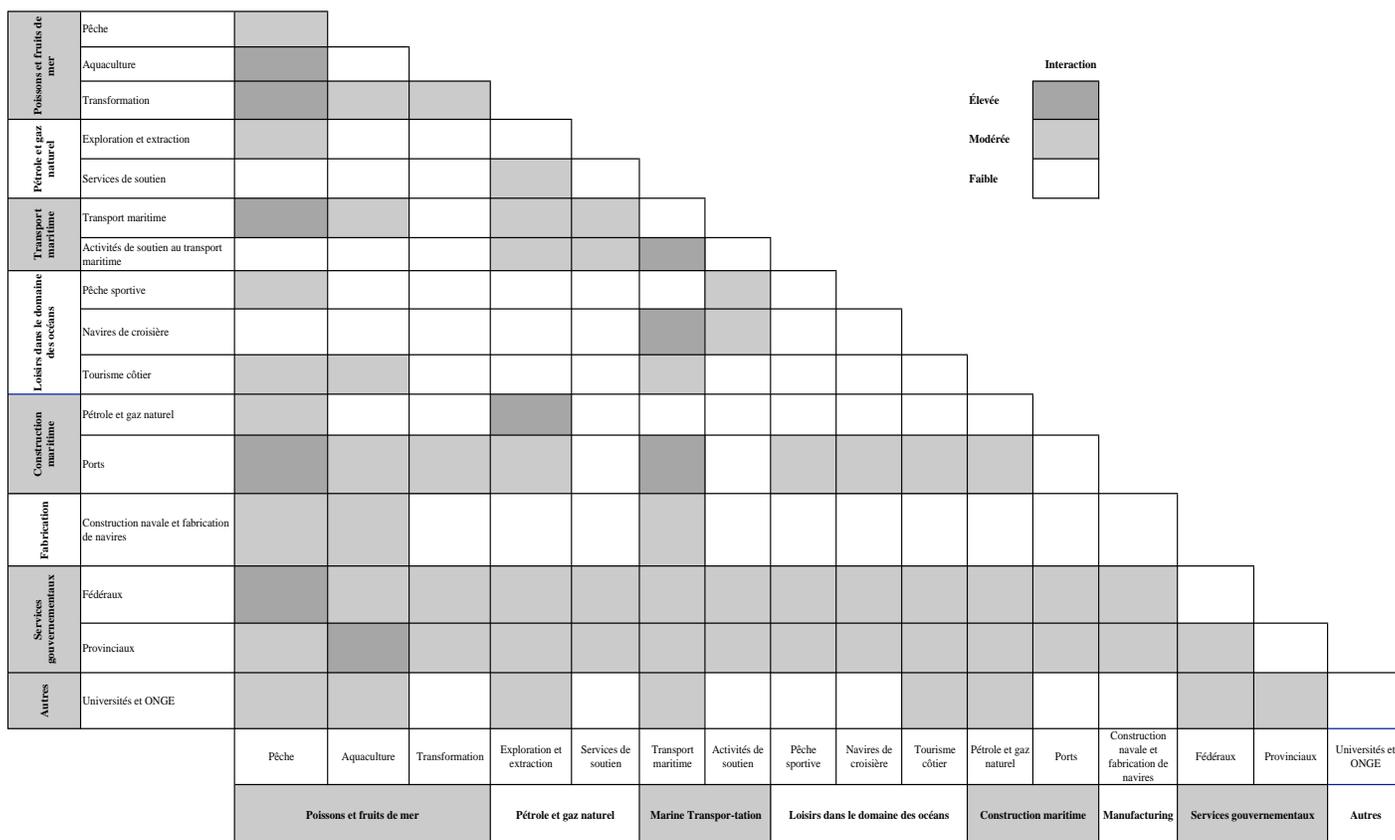
4. Interactions

Cette discussion de haut niveau des interactions est de nature qualitative. Les interactions reposent sur l'existence d'une indépendance économique (négative ou positive) entre ou au sein des activités. Plusieurs interactions négatives entre et au sein des activités sont de faibles à modérées, ce qui reflète en partie l'isolement physique de la plupart des activités. Lorsqu'on a assisté à des conflits, on est parvenu à les résoudre ou à les atténuer au cours des ans, soit grâce à la coopération des divers intérêts ou en faisant appel à des politiques et à des règlements. Certaines activités présentent des liens positifs avec une autre activité, pour ainsi la renforcer ou dépendre de celle-ci. Les interactions sont résumées dans la matrice ci-dessous, alors que le degré d'ombrage indique l'intensité relative (blanc = faible; noir = forte). Voici d'ailleurs les principaux points:

- **Pêche** – Les périodes optimales pour la pêche au crabe et au homard se recoupent, alors qu'on ne s'entend pas sur celle qui devrait avoir priorité. L'étroite interaction avec le domaine de la transformation du poisson reflète la dépendance mutuelle de ces industries. La concurrence au niveau de l'espace marin est minimale avec le secteur de l'exploitation pétrolière et gazière, alors que ce dernier couvre une étendue relativement limitée de la Plateforme Scotian et ne se déroule pas dans une zone d'activités de pêche intenses. La pêche dépend dans une grande mesure du transport maritime afin d'expédier le produit, mais elle entre également en concurrence au niveau de l'espace océanique lorsque les voies de navigation traversent les fonds de pêche (comme l'entrée au port de Halifax/détroit de Canso). La pêche dépend énormément des ports pour petits bateaux en ce qui concerne le mouillage et les installations de déchargement et de chargement des navires. La pêche constitue un marché important pour l'industrie de la fabrication de bateaux. Le mandat de Pêches et Océans Canada en matière de gestion des pêches donne lieu à une interaction étroite avec le gouvernement fédéral.
- **Aquaculture** – La concurrence avec la pêche au homard en ce qui concerne l'espace océanique, ainsi que le risque perçu pour la santé de l'environnement continuent de susciter la controverse et de limiter l'accès aux sites appropriés pour la pêche au poisson, ainsi qu'aux mollusques et crustacés. Des conflits sont également apparus avec les propriétaires fonciers le long des côtes pour des raisons d'esthétisme (les propriétaires de chalets prétendent que les engins aquacoles nuisent au paysage océanique), sans compter les préoccupations au sujet de possibles dommages à l'environnement. L'aquaculture constitue un petit marché pour l'industrie de la fabrication de bateaux. Le mandat des secteurs des Pêches et de l'aquaculture en matière d'émission des permis et de réglementation donne lieu à une forte interaction avec le gouvernement provincial.

- ❑ **Transformation** – On constate un lien étroit en amont avec la pêche, en particulier la pêche au homard, au crabe et la pêche au poisson de fond, ainsi qu'un lien modéré avec l'aquaculture. Le système des ports pour petits bateaux facilite le débarquement et le transport par camions des matières premières depuis les sites éloignés vers les usines de transformation. Le transport maritime est vital lorsqu'il s'agit d'importer certaines matières premières et de transporter le produit fini. Une interaction modérée avec le gouvernement provincial résulte du mandat des secteurs des Pêches et de l'aquaculture en matière de politiques, d'émission des permis et de réglementation.
- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – Il existe, sur le plan spatial, un conflit minimal avec le domaine de la pêche, puisque cette activité se déroule sur la Plate-forme Scotian dans les zones où l'effort de pêche a toujours été faible. L'industrie repose dans une grande mesure sur les activités de soutien réalisées par les sociétés locales, incluant la logistique des navires/hélicoptères d'approvisionnement. Les gouvernements fédéral et provincial partagent la responsabilité en matière de réglementation par l'intermédiaire de l'Office Canada - Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers.
- ❑ **Transport maritime** – Le transport maritime dépend énormément des infrastructures et des installations portuaires, ainsi que des activités de soutien, comme la manutention des marchandises et les services de navigation. Le tourisme profite des services de traversiers interprovinciaux et sur les côtes. Les gouvernements fédéral et provincial assurent un encadrement du point de vue de la réglementation, en plus d'offrir un soutien financier aux services de traversiers.
- ❑ **Loisirs dans le domaine des océans** – Des ports et des installations portuaires en bon état sont essentiels à ces trois volets que sont la pêche sportive, les croisières et le tourisme côtier (comme l'observation des baleines, la voile/navigation, le kayak, etc.). L'équipement aquacole (les enclos et les relingues) peut présenter des risques pour la navigation des autres utilisateurs maritimes, incluant dans les domaines comme la pêche, la pêche sportive et le tourisme côtier.
- ❑ **Construction d'installations pétrolières et gazières** – Les pipelines nuisent à la pêche. Les risques d'ingérence continue dans le domaine de la pêche attribuables à l'exploitation de pipelines (vibrations et bruit) font l'objet d'une étude. Les barges à déplacement lent qui sont chargées de modules et d'équipement présentent des risques minimes pour la navigation et on doit en aviser d'avance les navigateurs. Les chantiers de construction en mer constituent des risques pour la navigation et la pêche, ce qui oblige l'instauration de zones d'exclusion.
- ❑ **Gouvernements fédéral/provinciaux** – Les ministères fédéraux, dont Pêches et Océans Canada, Transports Canada et Environnement Canada sont responsables de la réglementation de nombreuses activités océaniques, alors que d'autres responsabilités sont assumées par des ministères provinciaux, comme les Pêches et l'Aquaculture, le Transport, le Renouvellement des infrastructures, le Tourisme et la Culture.

Matrice d'interdépendance économique de la zone de GIEPNE



5. Impacts économiques actuels et futurs

Les activités océaniques dans la zone de GIEPNE ont contribué pour près de 2,4 milliards de dollars au PIB dans l'économie de la Nouvelle-Écosse en 2006, créant ainsi près de 29 000 emplois et générant un revenu total d'environ 1,3 milliard de dollars (tableau 4.15).

- ❑ **Pêche** – La croissance des ressources dans le domaine des mollusques et crustacés a permis à l'économie de la pêche de retrouver (et même de dépasser) sa force d'antan suivant le repli connu au début des années 1990 en raison de l'effondrement des stocks de poisson de fond. La ressource (crabe, homard et pétoncle) est saine et même si elle fait l'objet d'une utilisation maximale, elle présente des possibilités limitées d'expansion. La variation de l'impact économique dans l'avenir dépendra probablement des conditions du marché et des taux de change.
- ❑ **Aquaculture** – Le rendement de l'industrie a été stable, même si on a assisté à des défis découlant principalement de la concurrence sur les principaux marchés. L'accès aux sites, en particulier pour le poisson, continue de limiter l'expansion. La production de moules est solidement établie, mais la croissance est limitée par la concurrence alors qu'on tentera d'arracher une part de marché des autres producteurs dans le Canada atlantique.

- ❑ **Transformation** – L'industrie compte grandement sur les matières premières capturées localement, de sorte qu'elle a dû s'ajuster à l'évolution dans l'éventail des espèces et les conditions de la ressource. L'industrie a traversé une période de consolidation au cours des quelques dernières années, puisque les stocks de poisson, qui étaient auparavant abondants, n'ont pu se rétablir et la production était alors principalement axée sur le marché du poisson frais. Dans l'avenir, l'impact économique dépendra principalement des marchés et des taux de change.
- ❑ **Extraction du pétrole et du gaz naturel** – On a assisté à peu d'activités de développement dans ce secteur au cours de la dernière décennie, mais la contribution au PIB a connu une hausse substantielle au cours des quelques dernières années en raison de l'augmentation des prix du gaz naturel. Un projet est en cours de production, alors qu'un deuxième se trouve au stade avancé de planification. Le secteur a injecté des centaines de millions de dollars dans l'économie de la province. Le trésor provincial a profité grandement des augmentations des prix du pétrole au cours des deux dernières années, malgré que la récession mondiale ait entraîné une baisse des redevances. L'impact des prix actuels sur les perspectives de développement à venir sont plutôt vagues, même si on prévoit une reprise de la demande et des prix alors que les économies se sortiront de la récession.
- ❑ **Transport maritime** – Ce secteur présente en amont des liens importants avec plusieurs industries de la province, incluant la transformation du poisson, les mines et la foresterie. Cette industrie, mais tout particulièrement son système de conteneurs, sert de principale porte d'entrée dans le centre du Canada et aux É.-U. Les cargaisons en vrac et le trafic de conteneurs connaîtront probablement un ralentissement d'ici un à deux ans en raison de la récession mondiale, mais les cargaisons en vrac reprendront de la vigueur avec la reprise de l'économie aux É.-U. L'avenir à long terme du trafic des conteneurs est moins certain, en raison des agrandissements majeurs dans les ports américains, ainsi que des changements dans l'économie du transport maritime des conteneurs. Les propositions de deux nouveaux terminaux pour conteneurs à l'intérieur de la VZGO reposent sur ces développements.
- ❑ **Tourisme** – Il s'agit là d'un secteur de croissance possible pour l'économie, en raison de la popularité croissante du tourisme d'aventure et de l'évolution de l'industrie des croisières.
- ❑ **Construction maritime** – Les niveaux de cette activité sont étroitement liés à l'exploration pétrolière e mer, tant en ce qui concerne la construction et l'installation des plates-formes de forage en mer, ainsi que l'aménagement des installations de surface. La construction dans les ports pour navires et les ports de pêche tend à demeurer une activité relativement stable, même si on prévoit que de grands projets viendront augmenter l'impact économique au cours des quelques années à venir.
- ❑ **Construction navale et fabrication de bateaux** – Cette industrie dépend principalement de la réparation et de l'entretien des navires dans le chantier naval de Halifax, en plus de dépendre de la demande de bateaux de pêche (dont une faible proportion concerne les embarcations de plaisance). On s'attend à ce que la demande ralentisse au cours des quelques prochaines années, alors qu'on assistera à la détérioration des conditions sur ces marchés.

Tableau 4.15: Impact économique des activités maritimes dans la zone de GIEPNE, 2006

Activité maritime	PIB et revenu en 000\$ Nombre d'emplois en équivalents temps plein	Valeur de production totale en N.-É. en 000\$ (1)	Facteur d'attribution de la VZGO	Direct			Indirect			Induit			Total		
				PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu
Pêche commerciale		639,051	0.14	46,523	642	33,103	10,736	183	5,368	14,887	206	10,772	72,146	1,032	49,243
Aquaculture		35,000	0.07	1,054	18	515	490	5	245	401	6	213	1,945	28	972
Transformation du poisson (3)		899,156	0.14	30,212	993	22,659	21,903	341	9,819	10,408	231	6,556	62,523	1,565	39,033
Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel		1,013,886	1.00	861,803	558	40,555	60,833	1,399	50,694	46,132	489	25,550	968,768	2,446	116,800
Activités de soutien du pétrole et du gaz naturel		0	1.00												
Transport maritime		243,000	0.85	84,686	1,177	68,162	20,655	273	12,393	27,389	362	22,555	132,729	1,812	103,110
Activités de soutien au transport		281,000	0.85	128,979	3,170	112,260	47,770	418	16,720	45,955	897	36,114	222,704	4,484	165,093
Tourisme et loisirs		404,814	0.62	105,414	3,012	75,295	62,746	1,757	62,746	43,722	1,192	38,652	211,881	5,961	176,693
Construction d'installations pétrolières et gazières		102,071	1.00	51,036	333	24,497	30,621	167	6,124	21,231	125	8,574	102,888	625	39,195
Construction de ports		76,824	0.80	24,584	369	15,979	12,292	553	19,667	9,588	230	9,981	46,463	1,152	45,627
Construction navale et fabrication de bateaux		202,000	0.50	37,000	595	23,680	8,880	149	5,180	11,929	186	8,081	57,809	930	36,941
Défense nationale		863,800	0.50	306,649	5,350	306,649	60,466	1,261	47,509	95,450	1,653	99,164	462,565	8,264	453,322
Pêches et Océans		243,379	0.14	17,037	261	17,037	9,540	42	2,385	6,910	76	5,438	33,487	378	24,860
Autres ministères fédéraux		29,440	0.31	6,388	57	6,388	1,369	28	821	2,017	21	1,201	9,774	106	8,411
Ministères provinciaux		26,224	0.55	10,096	80	10,096	2,163	98	2,596	3,188	44	1,656	15,447	222	14,348
Universités et ONGE		22,100	0.25	2,343	32	1,815	495	9	231	738	10	573	3,576	51	2,619
Total		4,442,694		1,713,802	16,646	758,690	350,961	6,682	242,499	339,943	5,730	275,079	2,404,705	29,058	1,276,267

1. Voir Gardner Pinfeld, Impact économique des activités maritimes au Canada, 2009, (préparé pour le MPO) afin de connaître les sources et les valeurs dérivées des extrants.

2. Voir aux annexes 1 et 2 les facteurs dérivés d'attribution.

3. Les impacts au niveau de la transformation du poisson ont été ajustés pour éviter de compter en double les impacts indirects et induits de la pêche commerciale.

V

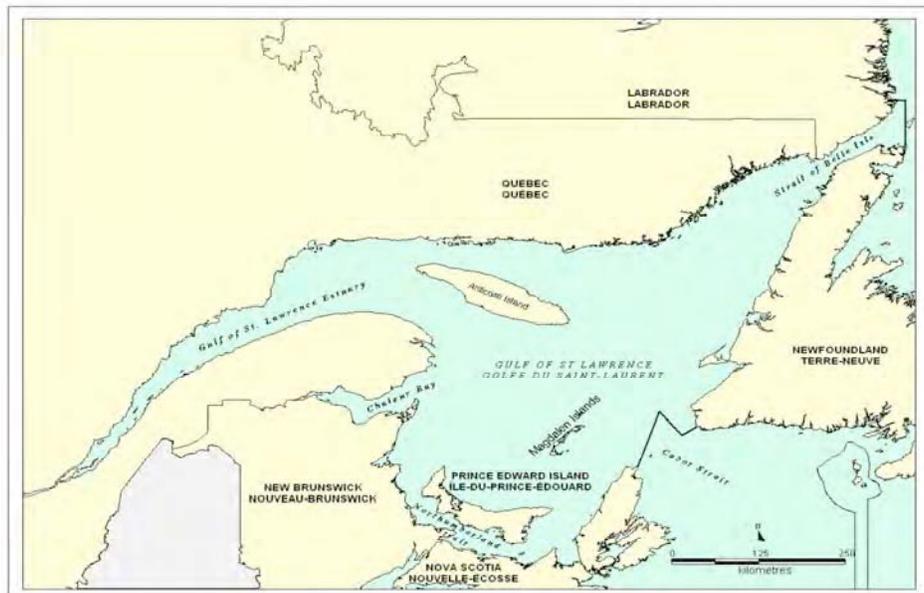
VASTE ZONE DE GESTION DES OCÉANS DU GOLFE SAINT-LAURENT

1. La zone

Le golfe Saint-Laurent est une des cinq vastes zones de gestion des océans (VZGO) prioritaires identifiées dans le Plan d'action sur les océans dans le but d'en planifier la gestion intégrée. La VZGO (figure 1) s'étend sur une superficie de près de 200 000 km carrés, alors qu'elle englobe le golfe du Saint-Laurent et l'estuaire marin du fleuve Saint-Laurent (figure 5.1).

Entourée des quatre provinces de l'Atlantique et du Québec, cet écosystème unique accueille non seulement plusieurs espèces aquatiques et non aquatiques, mais il constitue également la base de l'activité économique dans des industries essentielles comme la pêche, l'aquaculture, le transport maritime et le tourisme. Ces activités génèrent des emplois et des revenus substantiels, apportant ainsi une contribution majeure à la santé économique de la province et entretenant plusieurs communautés côtières adjacentes.

Figure 5.1: Vaste zone de gestion des océans du golfe Saint-Laurent



Source: DFO

2. Méthodologie

Ce rapport nous présente un survol des nombreuses activités humaines auxquelles on assiste dans la VZGO du golfe, sans compter qu'on y quantifie ces activités en faisant appel à divers indicateurs de l'industrie. Ce rapport constitue également un prolongement de la présente analyse en présentant une estimation de l'impact économique de ces activités quant à leur contribution sur le produit intérieur brut, l'emploi et le revenu des ménages. Le rapport nous montre également un survol des interactions entre et au niveau des différentes activités.

L'estimation de l'impact économique des activités des océans dans la zone du golfe se déroule en trois étapes.

- ❑ On commence premièrement par examiner et résumer les documents de planification du MPO qui renferment un survol de la nature et de l'ampleur des activités humaines.*
- ❑ Deuxièmement, on compile les données industrielles et économiques pour chacune des activités ou on les estime à partir des sources de statistiques et en faisant appel aux ministères du gouvernement. Le défi de cette étape consiste à s'assurer, d'une part, que les données ne concernent que les activités qui se déroulent dans les limites de la zone du golfe et, d'autre part, que les données reflètent avec précision l'ampleur de chaque activité. Sauf indication contraire dans le texte, les activités sont quantifiées en faisant appel à une approche ascendante basée sur les données d'un emplacement précis. Par exemple, l'estimation de l'importance économique de la pêche repose sur les données des prises et de l'effort par pêcheur afin de déterminer les zones statistiques dans la VZGO. De même, les estimations en ce qui concerne les ports et la navigation reposent sur les niveaux précis de cargaisons des ports et sur les mouvements des navires.
- ❑ Troisièmement, on a recours à une approche descendante pour estimer l'impact économique (PIB, emplois et revenu des ménages) des activités dans la VZGO. Cette approche commence par les impacts provinciaux qu'on répartit ou qu'on distribue dans la zone dans le cadre d'une activité visant à relier les indicateurs aux emplacements (par exemple, la part des débarquements dans le cas des pêcheries, ou la part du tonnage des cargaisons dans le cas du transport maritime). Pour plus de détails sur la méthode d'estimation des impacts, il faut consulter le chapitre II.

3. Activité humaine

Pêche

La pêche commerciale dans le golfe apporte une contribution importante à l'économie des provinces adjacentes. Celle-ci concerne différentes ressources, dont les mollusques et crustacés (comme le homard, le crabe et la crevette), le poisson de fond (comme la morue, le flétan du Groenland et la plie canadienne), le poisson pélagique (le hareng, le maquereau, le thon). Entre 2002 et 2007, les valeurs totales des débarquements commerciaux ont atteint tout près de 550 millions de dollars (tableau 5.1). Cela représente près de 29% des débarquements combinés des

*Alexander, D.W., Sooley, D.R., Mullins, C.C., Chiasson, M.I., Cabana, A.M., Klvana, I., et Brennan, J.A., 2008. Gulf of St. Lawrence: *Human Systems Overview Report*: xiv + 166 p. (non publiée); DFO, *Le golfe du Saint-Laurent, Un écosystème unique*: <http://www.glf.dfo-mpo.gc.ca/os/goslim-gigsl/index-f.php>; Blanchard, K.A., et Wall, R.J., *Social, Economic and Cultural Overview of Western Newfoundland and Southern Labrador*, préparé pour Pêches et Océans Canada, région de Terre-Neuve et Labrador, août 2008.

cinq provinces. L'augmentation et la chute de la valeur débarquée qu'on présente au tableau 5.1 est principalement attribuable aux variations des débarquements et des marchés du crabe, alors que la baisse de valeur du dollar américain a également joué un rôle important après 2004.

Tableau 5.1: Débarquements commerciaux et valeurs débarquées dans la VZGO du golfe, 2002-2007¹

Débarquements	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tonnes	227 000	213 000	219 000	249 000	241 000	232 000
Valeurs (000 \$)	584 000	558 000	610 000	564 000	461 000	533 000

1. Voir la nota 1

Le moratoire sur le poisson de fond touchant la morue et le sébaste au début des années 1990 a entraîné la fermeture de plusieurs entreprises, ainsi que la perte de milliers d'emplois. Alors que les économies de pêche ont diminué en importance, d'autres types, comme la pêche aux mollusques et crustacés (en particulier le homard, le crabe et la crevette) sont apparus et représentent maintenant plus de 85% de la valeur totale des débarquements.

En 2007, la pêche dans la VZGO procurait de l'emploi à un nombre estimé de 13 000 pêcheurs évoluant à partir de 4 600 navires de pêche (tableau 5.2).

Tableau 5.2: Emplois et navires de pêche actifs dans la VZGO du golfe, 2007

	Emplois ¹	Navires de pêche actif ²
Pêche	13 000	4 600

1. Voir la nota 2

2. Voir la nota 3

Aquaculture

L'aquaculture dans la VZGO présente une valeur de production d'environ 39 millions de dollars (soit près de 9% de la valeur de production totale des cinq provinces). Cette activité se déroule dans près de 1 700 sites répartis à la grandeur du golfe du Saint-Laurent, dont la majorité sont situés à l'Î.-P.-É. et au Nouveau-Brunswick. Ces deux provinces représentent plus de 95% de la production dans le Golfe, alors que les mollusques et crustacés constituent l'espèce dominante (soit la moule bleue et l'huître).

Au cours de la dernière décennie, l'industrie a connu une croissance relativement rapide en raison de divers facteurs, dont une augmentation de la demande mondiale, des progrès technologiques, ainsi que la baisse du nombre de pêcheries commerciales. Dans l'ensemble, l'industrie a produit tout près de 22 000 tonnes, principalement de mollusques et crustacés, et fourni de l'emploi à près de 1 000 personnes dans les activités de production en 2006 (tableau 5.3).

Tableau 5.3: Activité aquacole dans la VZGO du golfe, 2006¹

	Nombre d'emplois	Nombre de sites	Valeur de la production (000 \$)
Aquaculture	1 000	1 700	39 000

1. Voir la nota 4

Transformation du poisson

L'industrie de la transformation du poisson dans le golfe comprend 214 usines qui varient considérablement lorsqu'on examine la capacité de transformation, les espèces utilisées, la forme et la valeur des produits, ainsi que le nombre d'emplois (tableau 5.4).

L'industrie a subi des changements considérables depuis l'effondrement de stocks de poisson de fond au début des années 1990. Ce phénomène a entraîné la fermeture de plusieurs usines, produisant ainsi un impact négatif sur la viabilité économique de nombreuses communautés côtières. Malgré un tel repli, plusieurs usines de transformation ont continué de fonctionner en adaptant leurs installations de façon à pouvoir transformer le homard, le crabe et la crevette.

En 2006, les 214 usines de transformation de poisson dans le golfe généraient des extrants d'une valeur estimée de 938 millions de dollars (soit 29% de la production totale de la région de l'Atlantique, si l'on se base sur la valeur des débarquements à l'intérieur de la VZGO), alors que 11 000 personnes travaillaient dans les activités de production (tableau 5.5).*

Tableau 5.4: Nombre d'usines de transformation dans la VZGO du golfe, 2006¹

Province	Nombre d'usines de transformation
Terre-Neuve et Labrador	20
Québec	72
Nouveau-Brunswick	68
Nouvelle-Écosse	16
Î.-P.-É.	38 ¹
Total	214

1. Voir la nota 5

Tableau 5.5: Activité de transformation du poisson dans la VZGO du golfe, 2006

	Emplois ¹	Production (millions de \$) ²
Transformation du poisson	11 000	938

1. Voir la nota 6

2. Voir la nota 7

Exploration et extraction du pétrole et du gaz naturel

L'industrie pétrolière et gazière dans le golfe en est toujours à ses premiers balbutiements et on prévoit encore réaliser des découvertes considérables, pouvant atteindre l'ampleur des champs pétrolifères de l'Atlantique. Les activités dans cette zone reposent principalement sur les opérations sismiques et le forage en mer, alors qu'on a déjà foré quelques puits.

On prévoit une intensification de l'activité d'exploration en mer et sur les côtes en raison de divers facteurs, dont les prix élevés du pétrole, les replis prévus dans l'approvisionnement de pétrole et de gaz naturel de qualité supérieure de l'Ouest canadien, ainsi que la signature d'ententes de partage des revenus entre le gouvernement du Canada et la province de Terre-Neuve et Labrador.

* Puisqu'on applique le facteur d'attribution à la valeur totale de la production régionale, l'impact estimé de la VZGO comprend une partie de la valeur de production associée aux plusieurs milliers de tonnes de homard qu'on importe chaque année du Maine en vue de sa transformation et sa réexportation. Les données limitées font en sorte qu'il est difficile d'estimer cette valeur avec certitude.

Transport maritime

L'industrie du transport maritime dans la VZGO du golfe joue un rôle de premier plan au niveau économique et socio-économique, ce qui contribue à l'économie des cinq provinces. Les ports adjacents génèrent un trafic maritime considérable qui favorise non seulement les activités commerciales intérieures et au niveau international, mais cela vient également en aide à plusieurs industries de ressources comme la pêche, les mines, la foresterie et l'agriculture.

En 2005, les ports entourant le golfe regroupaient près de 3 200 déplacements de navires et procédaient à la manutention de près de 61 millions de tonnes de marchandises (tableau 5.6). Les ports québécois de Sept-Îles/Pointe-Noire et Port-Cartier ont connu le niveau le plus intense d'activités dans cette zone principalement en raison de la manutention de cargaisons, comme le minerai de fer et les concentrés. Ces ports sont arrivés 7^e et 9^e respectivement au niveau des cargaisons totales dont on a fait la manutention au Canada.

Précisons cependant que les villes de Québec et Montréal sont situées à l'extérieur des limites de la VZGO du golfe.

Tableau 5.6: Mouvements de navires et tonnes de marchandises dans la VZGO du golfe, 2005 ¹

	Au pays		Au niveau international		Total	
	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises
VZGO du golfe	2 000	17 000	1 200	44 000	3 200	61 000

1. Voir la nota 8

Les services de traversier dans la VZGO du golfe reposent sur divers itinéraires répondant aux besoins des résidents tout comme des non-résidents. Ces services comprennent le transport régulier et saisonnier de passagers, de véhicules et à des fins commerciales et sont dispensés par des organisations publiques et privées, dont Northumberland Ferries, CTMA Group, La Société des Traversiers du Québec, Le Traversier Rivière du Loup St. Siméon Ltée, ainsi que le gouvernement de Terre-Neuve et Labrador. Ces organisations offrent des services de traversier sur plusieurs itinéraires d'importance majeure, dont Caribou (N.-É.) à Wood Islands (Î.-P.-É.); Cap-aux-Meules (Qué.), les Îles-de-la-Madeleine (Qué.) et Souris (Î.-P.-É.); Blanc Sablon (T.-N. et L.) et St. Barbe (T.-N. et L.), ainsi que d'autres routes variées au Québec.

En 2006, les services de traversier dans cette zone transportaient tout près de 6 millions de passagers, 3 millions de véhicules et fournissaient de l'emploi à 1 000 personnes (tableau 5.7).

Tableau 5.7: Industrie des traversiers dans la VZGO du golfe, 2006 ¹

	Emplois	Passagers (en milliers)	Véhicules (en milliers)
Industrie des traversiers	1 000	6 000	3 000

1. Voir la nota 9

Tourisme océanique

Le tourisme océanique est réparti entre trois secteurs de dépenses, soit les activités des navires de croisière, le tourisme côtier sous forme d'activités récréatives dans l'eau, ainsi que la pêche sportive en mer. Ces trois activités sont bien définies, alors qu'on a tenté en quelque sorte de quantifier leur importance économique à partir de divers rapports et sondages. Dans l'ensemble, le tourisme océanique a généré des dépenses annuelles estimées de l'ordre de 570 millions de dollars dans la VZGO du golfe.

Les activités des navires de croisière dans la VZGO du golfe constituent une industrie en pleine croissance axée principalement sur deux marchés, soit le Canada avec la Nouvelle-Angleterre, ainsi que l'Europe. En 2006, cette industrie transportait au-delà de 149 000 passagers à titre individuel et membres d'équipage en visite, produisant ainsi des dépenses de près de 57 millions de dollars (tableau 5.8).

Tableau 5.8: Dépenses directes attribuables aux croisières en 2002-2007 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
VZGO du golfe	61	57	71	59	57	56

1. Voir la nota 10

Dans les éditions de 2000 et 2005 de *l'Enquête sur la pêche sportive au Canada*, on précise que les dépenses encourues par les gens participant à la pêche en eau salée dans la VZGO du golfe ont atteint la somme estimée de 65 millions de dollars en 2006 (tableau 5.9).

Tableau 5.9: Dépenses consacrées à la pêche en eau salée dans la VZGO du golfe, 2002-2006 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006
VZGO du golfe	89	83	77	73	65

1. Voir la nota 11

Le tourisme côtier comprend les randonnées sur les océans (observation des baleines, visite de points d'intérêt, randonnées pédestres sur les côtes, plongée et kayak), ainsi que la voile, les croisières et la visite des plages et d'autres lieux maritimes. Les organismes de statistiques et les ministères du tourisme au Canada ne préparent pas de façon systématique des suivis et des rapports sur la demande et les dépenses de ces activités. Néanmoins, il est possible de préparer une estimation des dépenses consacrées au tourisme côtier à partir de divers sondages et études (voir l'annexe 2). Ces sondages permettent d'identifier les activités marines et en établissant un lien entre les dépenses quotidiennes moyennes et le nombre de jours consacrés à ces activités (d'après les résultats des sondages) à l'intérieur de la VZGO, il est possible de calculer le niveau global des dépenses.

Basé sur cette méthodologie, le tableau 5.10 nous montre que la participation aux activités côtières dans la VZGO a généré un montant estimé à 722 millions de dollars en dépenses touristiques. Précisons cependant que cette estimation comprend les dépenses effectuées par les touristes et par les résidents locaux.

Tableau 5.10: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la VZGO du golfe, 2002-2006 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006
VZGO du golfe	S/O	S/O	S/O	S/O	722

1. Voir la nota 12

Construction maritime

La construction maritime n'est pas conforme à une industrie du SCIAN dont on dispose déjà des données. Cette activité comprend la consultation de quais et de brise-lames, ainsi que les opérations de dragage. La construction est effectuée par les administrations portuaires et les sociétés d'exploitation des principaux ports, ainsi que par le MPO et les autorités locales dans les ports pour petits bateaux. Dans le cas de la VZGO du golfe, les dépenses de construction ont atteint en moyenne 12,1 millions de dollars au cours de la période de 2001-2006 (9% du total de la région).

- **Ports** – Les grands ports adjacents à la GIGSL ont déclaré des dépenses d'immobilisations s'élevant en moyenne à 11 millions de dollars au cours de cette période (tableau 5.11).
- **Programme des ports pour petits bateaux** – Ce programme comprend tout près de 800 ports de pêche dans les cinq provinces. Les dépenses d'immobilisation en 2006 étaient estimées à près de 9 millions de dollars (tableau 5.11).

Tableau 5.11 : Dépenses d'immobilisation consacrées aux ports dans la VZGO du golfe, 2006

	Dépenses d'immobilisation (millions de \$)
Principaux ports de la VZGO ¹ (2002-2006)	5,5
Ports pour petits bateaux ² (2006)	6,6
Total	12,1

1. Voir la nota 13

2. Voir la nota 14

La construction maritime comprend également l'installation (et l'aménagement) des installations de production et des systèmes sous-marins pour l'industrie pétrolière et gazière en mer. Puisque le secteur pétrolier et gazier n'a encore produit aucune découverte importante de l'ampleur de celle qu'on a effectuée au large de l'Atlantique, on dispose de peu ou de pas de données pour cette catégorie.

TransCanada et Pétro-Canada ont proposé de construire un terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) à Gros Cacouna, au nord-est de la ville de Québec. Cette initiative comprendrait un terminal méthanier, une usine de gaz naturel liquéfié, ainsi qu'un pipeline. On a estimé que la construction du terminal allait coûter aux alentours de 660 millions de dollars et qu'elle produirait tout près de 240 millions de dollars pour la province de Québec, dont près de 135 millions de dollars pour la région du bas Saint-Laurent. Elle donnerait également lieu à la création de près de 3 700 emplois directs et indirects au Québec et de quelque 2 700 emplois dans la région du bas Saint-Laurent. Le terminal devrait devenir opérationnel à la fin de 2009, même si on a retardé cette date en raison de l'incertitude du marché et des défis entourant l'approvisionnement de GNL.

Construction navale et fabrication de bateaux

L'industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux dans les cinq provinces adjacentes repose sur un immense chantier naval à l'intérieur de la VZGO (Les Méchins, Québec) et sur 200 à 250 fabricants de bateaux répartis ici et là dans la province. Les données d'Industrie Canada révèlent qu'en 2006, l'industrie dans les cinq provinces a généré des recettes avoisinant les 620 millions de dollars, dont à peine plus de la moitié étaient attribuables aux chantiers situés à l'intérieur de la VZGO (tableau 5.12).

Tableau 5.12: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux en N.-É., au N.-B., à l'Î.-P.-É., au Québec et à T.-N. et L., 2002-2006¹

	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de sociétés	-	-	500	271	252
Recettes (millions de dollars)	758	607	675	498	620

1. Voir la nota 15

En raison du manque de données sur la navigation et l'équipement de guidage, ce rapport ne concerne que l'impact du secteur de la construction navale et de la fabrication de bateaux.

Services gouvernementaux

Douze ministères fédéraux, de nombreux organismes fédéraux et cinq ministères du gouvernement provincial jouent un rôle de premier plan dans la protection et la gestion de l'environnement marin. Ceux-ci contribuent à rehausser la valeur du secteur des océans de différentes façons : emplois directs, dépenses d'immobilisation, dépenses d'exploitation et d'entretien, dépenses dans les domaines de la recherche et du développement, ainsi que le soutien aux initiatives dans les secteurs non rentable et sans but lucratif.

Puisqu'on ne connaît pas les données relatives à l'emploi et aux dépenses particulières à la VZGO, on a procédé à des estimations en calculant la proportion des facteurs d'attribution de l'industrie et les montants totaux des provinces. Dans l'ensemble, les services gouvernementaux ont généré tout près de 300 millions de dollars en dépenses et permis la création de 2 640 équivalents temps plein en 2006 (tableau 5.13). Voir à l'annexe 2, tableau A2-1 les détails des facteurs d'attribution.

Tableau 5.13: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux, 2006

Gouvernements	Emplois (ÉTP)	Dépenses (en millions de dollars)
Fédéral ¹	2,490	277
Provincial ²	150	23
Total	2,640	300

Source : D'après les données fournies par les ministères fédéraux et provinciaux, incluant les rapports financiers annuels.

1. Voir la nota 16

2. Voir la nota 17

Universités et ONGE

Les universités québécoises, la Memorial University et la Dalhousie University, ainsi que leurs instituts affiliés offrent des programmes et s'adonnent à la recherche dans le golfe Saint-Laurent. Des ONG nationaux et locaux dans le domaine de l'environnement réalisent également des programmes maritimes dans le golfe. Des estimations des dépenses consacrées aux programmes et à la recherche sont disponibles au niveau provincial, mais il n'existe aucune estimation fiable des activités et des dépenses à l'intérieur de la GIGSL. En raison de l'absence d'une telle information, compte tenu de l'emplacement du campus et des centres de recherche de la Dalhousie University, ainsi que des bureaux des ONGE et en raison de l'importance relative des activités marines à l'intérieur du golfe, nous attribuons de façon théorique 25% des dépenses dans le domaine marin à la GIGSL.

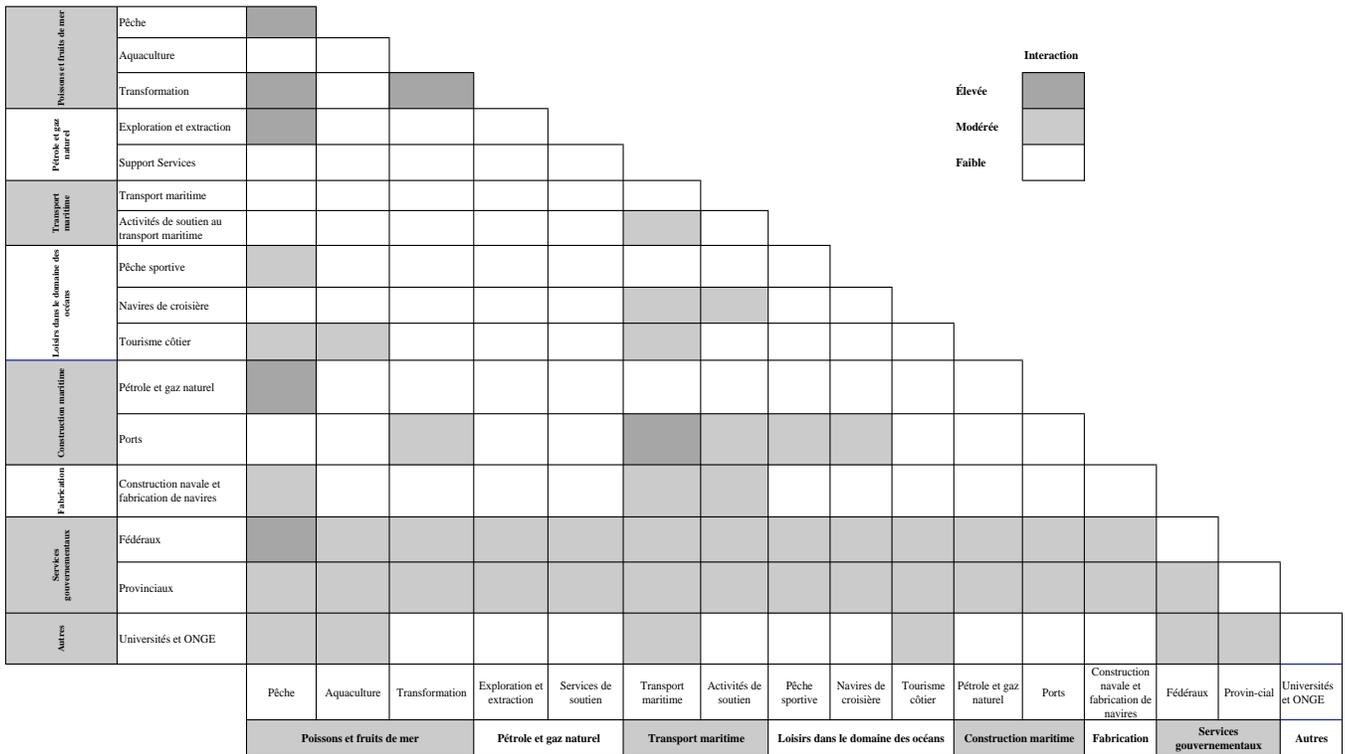
4. Interactions

Cette discussion de haut niveau des interactions est de nature qualitative. Les interactions reposent sur l'existence d'une indépendance économique (négative ou positive) entre ou au sein des activités. Plusieurs interactions négatives entre et au sein des activités sont de faibles à modérées, ce qui reflète en partie l'isolement physique de la plupart des activités. Lorsqu'on a assisté à des conflits, on est parvenu à les résoudre ou à les atténuer au cours des ans, soit grâce à la coopération des divers intérêts ou en faisant appel à des politiques et à des règlements. Certaines activités présentent des liens positifs avec une activité, pour ainsi la renforcer ou dépendre de celle-ci. Les interactions sont résumées dans la matrice ci-dessous, alors que le degré d'ombrage indique l'intensité relative (blanc = faible; noir = forte). Voici d'ailleurs les principaux points :

- **Pêche** – Même si les saisons sont relativement bien définies, on ne s'entend toujours pas, dans certaines zones, sur le moment optimal où l'on devrait pêcher le crabe et le homard. De plus, on vit sur le plan interne un certain désaccord en ce qui concerne l'accès et l'attribution de la pêche au crabe, en particulier dans la zone 12. Les problèmes d'accès et d'attribution touchent également la pêche au hareng au large de la côte sud de l'Île-du-Prince-Édouard. L'étroite interaction avec le domaine de la transformation du poisson reflète la dépendance mutuelle de ces industries. La pêche dépend dans une grande mesure des ports pour petits bateaux en ce qui concerne le mouillage et les installations de déchargement et de chargement des navires. La pêche constitue un marché important pour l'industrie de la fabrication de bateaux. Le mandat de Pêches et Océans Canada en matière de gestion des pêches donne lieu à une interaction étroite avec le gouvernement fédéral.

- ❑ **Aquaculture** – Cette industrie à l'intérieur de la VZGO est petite, alors qu'elle n'est axée que sur deux espèces, soit la moule et l'huître. On assiste à une concurrence limitée avec le domaine de la pêche commerciale en ce qui concerne l'espace exploité et on est peu préoccupé par les questions environnementales (contrairement à la pêche au saumon et à d'autres espèces de poisson). L'aquaculture constitue un petit marché pour l'industrie de la fabrication de bateaux. Le mandat des secteurs des Pêches et de l'aquaculture en matière d'émission des permis et de réglementation donne lieu à une interaction modérée avec le gouvernement provincial.
- ❑ **Transformation** – On constate un lien étroit en amont avec la pêche, en particulier la pêche au homard, au crabe et à la crevette. Il existe également une interaction économique étroite entre les usines de transformation en raison de la concurrence au niveau des matières premières. Une interaction étroite avec le gouvernement provincial résulte du mandat des secteurs des Pêches et de l'Aquaculture en matière de politiques, d'émission des permis et de réglementation.
- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – L'interaction étroite entre les industries du pétrole et du gaz naturel et la pêche résulte d'un conflit au niveau de l'exploration sismique dans la partie sud du golfe Saint-Laurent. Les pêcheurs croient que l'activité sismique produit un impact défavorable sur les populations de crabe et de homard. La question n'est toujours pas résolue, ce qui empêche toute activité au niveau du pétrole et du gaz naturel dans la VZGO.
- ❑ **Transport maritime** – Le transport maritime dépend énormément des infrastructures et des installations portuaires, ainsi que des activités de soutien comme la manutention du fret et les services de navigation. Le tourisme profite des services de traversiers interprovinciaux et sur les côtes. Les gouvernements fédéral et provinciaux assurent un encadrement du point de vue de la réglementation, en plus d'offrir un soutien financier aux services de traversiers.
- ❑ **Loisirs dans le domaine des océans** – Des ports et des installations portuaires en bon état sont essentiels à ces trois volets que sont la pêche sportive, les croisières et le tourisme côtier (comme l'observation des baleines, la voile/navigation, le kayak, etc.). Les engins utilisés pour l'aquaculture présentent un danger minimal pour la navigation.
- ❑ **Construction d'installations pétrolières et gazières** – Aucune activité dans le domaine du pétrole et du gaz naturel ne s'est déroulée à cet endroit.
- ❑ **Gouvernements fédéral/provinciaux** – Les ministères fédéraux, dont Pêches et Océans Canada, Transports Canada et Environnement Canada, sont responsables de la réglementation de nombreuses activités océaniques, alors que d'autres sont assumées par les divers ministères provinciaux dans les cinq provinces entourant la VZGO.

Matrice d'interdépendance économique de la VZGO du golfe



5. Impacts économiques actuels et futurs

Les activités océaniques dans la VZGO ont contribué pour 2,7 milliards de dollars au PIB dans l'économie des provinces adjacentes, créant ainsi près de 52 300 emplois et générant un revenu total d'environ 2 milliards de dollars (tableau 5.14).

- ❑ **Pêche** – La croissance des ressources dans le domaine des mollusques et crustacés a permis à l'économie de la pêche de retrouver (et même de dépasser) sa force d'antan suivant le repli connu au début des années 1990 en raison de l'effondrement des stocks de poisson de fond. La ressource (crabe, homard et pétoncle) est restée stable au cours des quelques dernières années et fait l'objet d'une utilisation maximale. Le crabe traverse présentement une période de repli cyclique, mais on s'attend à ce qu'il reprenne du poil de la bête au cours des quelques prochaines années. L'augmentation de l'impact économique dans l'avenir dépendra probablement des conditions du marché et des taux de change.
- ❑ **Aquaculture** – Le rendement de l'industrie a été stable, même si on a assisté à des défis découlant principalement de la concurrence entre les producteurs désirant obtenir une part du marché. La plupart des habitats convenables sont déjà utilisés, de sorte que le secteur, qui est dominé par la moule et l'huître, connaîtra probablement une lente croissance.

- ❑ **Transformation** – Le secteur est dominé par le homard et le crabe, alors que les usines de transformation comptent grandement sur les matières premières locales, ainsi que sur les importations des autres parties du Canada atlantique et du Maine. L'industrie a traversé une période de consolidation au cours des quelques dernières années, puisque l'augmentation des coûts des matières premières a fait disparaître de l'industrie tous les joueurs, sauf les meilleurs. Compte tenu d'un approvisionnement stable en matières premières, l'impact économique dépendra dans l'avenir principalement des marchés et des taux de change.
- ❑ **Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel** – L'industrie de la pêche est parvenue à contrer les efforts d'exploration (essais sismiques) à proximité des côtes. Aucun programme d'exploration n'est prévu.
- ❑ **Transport maritime** – Les traversiers de cargaisons en vrac et de passagers constituent la majeure partie du trafic maritime dans la région, incluant quelques cargaisons de conteneurs. Les porte-conteneurs et les navires cargos de vrac traversent la VZGO entre les divers ports le long du Saint-Laurent, même si on ne tient pas compte de l'impact économique de ce trafic dans le total de la VZGO.
- ❑ **Tourisme** – Il s'agit là d'un secteur de croissance possible pour l'économie, en raison de la popularité croissante de l'industrie des croisières.
- ❑ **Construction maritime** – Les niveaux de cette activité sont étroitement liés à la réparation et la construction de ports de pêche, qui tend à être une activité relativement stable.
- ❑ **Construction navale et fabrication de bateaux** – Le sort de cette industrie repose en partie sur la demande de bateaux de pêche (dont un volet limité concerne les embarcations de plaisance) et en partie sur la construction et la réparation des navires. On s'attend à ce que la demande ralentisse au cours des quelques prochaines années, alors qu'on assistera à la détérioration des conditions sur ces marchés.

Tableau 5.14: Impact économique des activités maritimes dans la zone GIGSL

PIB et revenu en 000\$ Nombre d'emplois en équivalents temps plein	Valeur de la production dans la région de l'Atlantique \$000s (1)	Facteur d'attribution de la VZGO	Direct			Indirect			Induit			Total		
			PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu
Activités océaniques														
Pêche commerciale	1,501,372	0.29	228,042	2,790	156,771	49,261	800	25,470	68,519	902	50,282	345,822	4,491	232,523
Aquaculture	467,565	0.09	15,624	226	6,349	6,878	107	3,448	5,247	86	2,701	27,748	420	12,498
Transformation du poisson (3)	3,234,566	0.29	206,670	5,396	152,764	138,956	2,003	50,699	64,599	1,310	40,338	410,225	8,708	243,801
Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel	9,121,886	0.00												
Activités de soutien du pétrole et du gaz naturel	186,000	0.00												
Transport maritime	872,600	0.30	105,552	1,544	81,699	34,523	591	23,375	39,404	609	32,535	179,479	2,744	137,609
Activités de soutien au transport	1,003,000	0.30	160,488	3,042	124,149	70,818	873	30,327	66,524	1,117	47,371	297,830	5,032	201,847
Tourisme et loisirs	1,590,981	0.55	390,590	10,201	268,450	262,015	6,382	234,754	185,013	4,897	156,865	837,618	21,480	660,068
Construction d'installations pétrolières et gazières	267,785	0.00												
Construction de ports de bateaux	134,422	0.12	6,452	95	4,194	3,226	111	4,011	2,659	56	2,432	12,337	262	10,637
	620,000	0.41	108,777	2,708	112,779	33,128	948	31,755	41,216	1,178	48,997	183,121	4,834	193,530
Défense nationale (4)	1,035,300	0.00												
Pêches et Océans (4)	694,072	0.38	168,761	2,423	168,761	78,642	417	24,294	71,182	838	60,453	318,585	3,679	253,508
Autres ministères fédéraux (4)	74,600	0.14	6,943	68	6,943	1,442	31	1,186	2,075	28	1,929	10,460	127	10,058
Ministères provinciaux	94,080	0.24	11,781	104	11,781	2,598	86	2,776	3,485	48	1,999	17,864	238	16,556
Universités et ONGE	73,991	0.25	13,191	194	10,462	2,664	42	1,120	3,809	55	3,098	19,664	290,748999	14,680
Total	19,470,848		1,422,871	28,790	1,105,102	684,151	12,390	433,213	553,732	11,125	449,000	2,660,754	52,305	1,987,315

1. Voir Gardner Pinfold, Impact économique des activités maritimes au Canada, 2009 (préparé pour le MPO) des sources et des valeurs dérivées des extrants.

2. Voir aux annexes 1 et 2 les facteurs dérivés d'attribution.

3. Les impacts au niveau de la transformation du poisson ont été ajustés pour éviter de compter en double les impacts indirects et induits de la pêche commerciale.

4. Ne comprend que les dépenses encourues dans les provinces entourant la VZGO (provinces de l'Atlantique et Québec).

VI

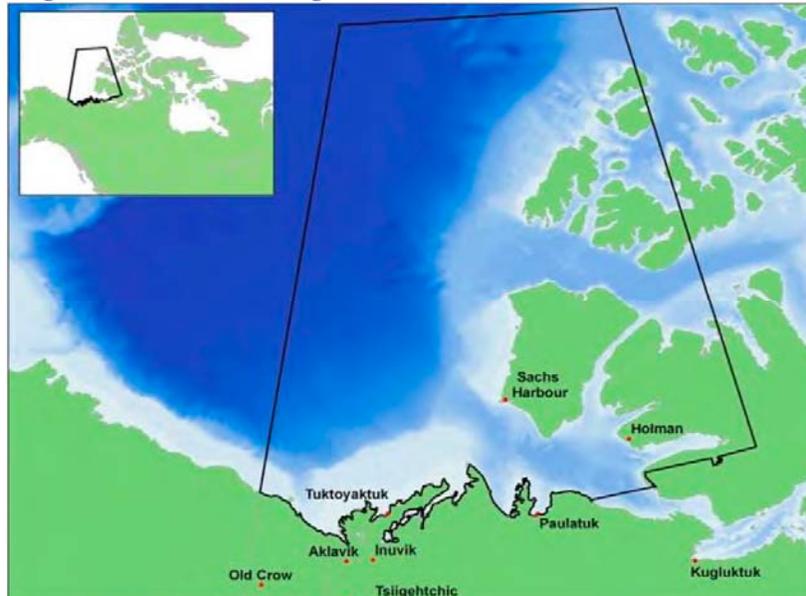
ANALYSE DE LA VASTE ZONE DE GESTION DES OCÉANS DE LA MER DE BEAUFORT

1. La zone

L'initiative de la mer de Beaufort est une des cinq vastes zones de gestion des océans (VZGO) prioritaires identifiées dans le Plan d'action sur les océans dans le but d'en planifier la gestion intégrée. Cette zone (figure 6.1) se trouve dans la partie maritime de la région désignée des Inuvialuit dans la partie occidentale de l'Arctique canadien. Elle s'étend sur une superficie d'environ 1 750 000 kilomètres carrés et comprend les communautés d'Aklavik, Inuvik, Ulukhaktok (auparavant Holman), Paulatuk, Sachs Harbour et Tuktoyaktuk.

Ce riche écosystème marin favorise de nombreuses activités axées sur la ressource, dont la pêche de subsistance, l'exploration et l'extraction du pétrole et du gaz naturel, le transport maritime, ainsi que le tourisme. Ces activités génèrent des emplois et des revenus considérables, apportant ainsi une contribution majeure à la santé économique de la province et entretenant plusieurs communautés côtières adjacentes.

Figure 6.1: Vaste zone de gestion des océans de la mer de Beaufort



Source: DFO

2. Méthodologie

Ce rapport nous présente un survol des nombreuses activités humaines auxquelles on assiste dans la mer de Beaufort, sans compter qu'on y quantifie ces activités en faisant appel à divers indicateurs de l'industrie. Ce rapport constitue un prolongement de la présente analyse en présentant une estimation de l'impact économique de ces activités quant à leur contribution sur le produit intérieur brut, l'emploi et le revenu des ménages. Le rapport nous montre également un survol des interactions entre et au niveau des différentes activités.

L'estimation de l'impact économique des activités des océans dans la VZGO de la mer de Beaufort se déroule en trois étapes.

- ❑ On commence premièrement par examiner et résumer les documents de planification du MPO qui renferment un survol de la nature et de l'ampleur des activités humaines.*
- ❑ Deuxièmement, on compile les données industrielles et économiques pour chacune des activités ou on les estime à partir des sources de statistiques et en faisant appel aux ministères du gouvernement. Le défi de cette étape consiste à s'assurer, d'une part, que les données ne concernent que les activités qui se déroulent dans les limites de la zone du golfe et, d'autre part, que les données reflètent avec précision l'ampleur de chaque activité. Sauf indication contraire dans le texte, les activités sont quantifiées en faisant appel à une approche ascendante basée sur les données d'un emplacement précis. Par exemple, l'estimation de l'importance économique de la pêche repose sur les données des prises et de l'effort par pêcheur afin de déterminer les zones statistiques dans la VZGO. De même, les estimations en ce qui concerne les ports et la navigation reposent sur les niveaux précis de cargaisons des ports et sur les mouvements des navires.
- ❑ Troisièmement, on a recours à une approche descendante pour estimer l'impact économique (PIB, emplois et revenu des ménages) des activités dans la VZGO. Cette approche commence par les impacts provinciaux qu'on répartit ou qu'on distribue dans la zone dans le cadre d'une activité visant à relier les indicateurs aux emplacements (par exemple, la part des débarquements dans le cas des pêcheries, ou la part du tonnage des cargaisons dans le cas du transport maritime).

3. Activité humaine

Pêche de subsistance

La pêche dans la VZGO de la mer de Beaufort se limite à la pêche de subsistance qui procure aux communautés adjacentes leur principale source de protéines. Cette zone présente un historique qui remonte à loin en ce qui concerne son importance économique, sociale et culturelle, alors que pendant plusieurs siècles, on y a pratiqué, entre autres, la récolte de différentes variétés de baleines, de phoques, d'ours polaires et de poisson de mer à des fins de consommation. Malgré son importance pour les communautés côtières, les données insuffisantes limitent l'analyse de ce secteur.

*Alexander, D.W., Sooley, D.R., Mullins, C.C., Chiasson, M.I., Cabana, A.M., Klvana, I., et Brennan, J.A., 2008. Gulf of St. Lawrence: *Human Systems Overview Report*: xiv + 166 p. (non publiée); DFO, *Le golfe du Saint-Laurent, Un écosystème unique*: <http://www.glf.dfo-mpo.gc.ca/os/goslim-gigsl/index-f.php>; Blanchard, K.A., et Wall, R.J., *Social, Economic and Cultural Overview of Western Newfoundland and Southern Labrador*, Préparé pour Pêches et Océans Canada, région de Terre-Neuve et Labrador, août 2008.

La plus récente tentative d'estimation de la valeur économique de cette activité est attribuable à GSGislason & Associates Ltd., 2003. Dans ce rapport, on estime qu'à la fin des années 1990, on récoltait chaque année un total de 170 tonnes de mammifères marins et de poisson comestibles destinés à la subsistance dans les Territoires-du-Nord-Ouest pour une valeur approximative de 3,4 millions de dollars² par année si l'on se base sur un coût de remplacement des protéines alimentaires de 20\$ par kg dans les magasins d'aliments locaux. En plus de la valeur de l'industrie, on a également calculé, dans ce rapport, que près de 400 pêcheurs professionnels évoluent dans ce secteur³ (tableau 6.1).

Tableau 6.1: Activités annuelles de pêche de subsistance dans les Territoires-du-Nord-Ouest à la fin des années 1990¹

Territoires-du-Nord-Ouest	
Récolte (tonnes)	170
Valeur (millions de \$)	3.4

1. Voir la nota 1

Exploration et extraction du pétrole et du gaz naturel

Les activités pétrolières et gazières dans la VZGO de la mer de Beaufort sont principalement de type exploratoire, alors qu'on ne retrouve pas de puits de pétrole et de gaz naturel en mer, à l'exception du champ de gaz naturel Ikhil (dans le delta du Mackenzie). Développé à la fin des années 1990, le champ Ikhil alimente la municipalité d'Inuvik en gaz naturel. Entre 2002 et 2007, on y a extrait en moyenne 16 millions m³ de gaz naturel (tableau 6.2).

Tableau 6.2: Production de gaz naturel du champ Ikhil, 2002-2007¹

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Production (millions de m ³)	14,8	15,2	16,1	15,7	16,2	17,9

1. Voir la nota 2

À la fin de 2007, on dénombrait 11 permis d'exploration actifs dans la VZGO, dont les trois permis d'exploration émis au cours de cette année-là. Ces trois permis couvraient une superficie de 417 217 hectares et présentaient des engagements à faire des travaux totalisant 598 millions de dollars (pour les 9 prochaines années). Imperial Oil Resources Ventures Limited et Exxon Mobil Canada Properties Limited représentaient la majeure partie des dépenses avec un engagement record de 585 millions de dollars (tableau 6.3).

Tableau 6.3: Permis d'exploration dans la VZGO de la mer de Beaufort, 1999-2007¹

	1999	2002	2004	2006	2007
Nombre de permis d'exploration émis	1	2	3	2	3
Superficie (hectares)	73 155	384 976	148 577	156 561	417 217

1. Voir la nota 3

Partant de l'ébauche de survol social, culturel et économique et de rapport d'évaluation de la mer de Beaufort, on a estimé la valeur totale du pétrole et du gaz naturel dans les champs du delta du Mackenzie et de la mer de Beaufort.

² Ces chiffres ne comprennent pas la valeur découlant de l'utilisation des cuirs d'animaux, des os et des autres sous-produits destinés aux vêtements, aux arts et à l'artisanat, etc.

³ La plupart des pêcheurs pratiquent cette activité à temps partiel.

- ❑ **Pétrole** – Valeur brute d’environ 26 milliards de dollars à 64,1 milliards de dollars (en se basant sur le prix du pétrole en 2000, soit 280\$/m³).
- ❑ **Gaz naturel** – La valeur brute s’élève environ entre 25,0 milliards de dollars et 38,5 milliards de dollars (en se basant sur le prix du pétrole en 2000, soit 110\$/m³)

Transport maritime

D’après le rapport de 2005 de Statistiques Canada sur la navigation, les ports situés dans la partie occidentale de l’Arctique, tels Paulatuk, Tuktoyaktuk, Holman et Sachs Harbour ont manipulé globalement tout près de 24 000 tonnes de marchandises (tableau 6.4). La Northern Transportation Company réalise en majeure partie les activités de transport maritime dans la zone. On a prédit que les activités relatives au fret vont augmenter, en raison de la croissance dans le secteur du pétrole et du gaz naturel.

Tableau 6.4: Mouvements de navires et tonnes de marchandises, 2005¹

	Au pays		Au niveau international		Total	
	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises
Mer de Beaufort	12	24,0	-	-	12	24,0

1. Voir la nota 4

Loisirs océaniques

Le tourisme océanique présente un seul secteur de dépenses, soit le tourisme côtier sous forme d’activités récréatives dans l’eau. Cette activité est bien définie, alors qu’on a tenté en quelque sorte de quantifier son importance économique à partir de divers sondages. Dans l’ensemble, le tourisme océanique a généré des dépenses annuelles estimées de l’ordre de 470 millions de dollars dans la VZGO de la mer de Beaufort.

Le tourisme côtier comprend les randonnées sur les océans (observation des baleines, visite de points d’intérêt, randonnées pédestres sur les côtes, plongée et kayak), ainsi que la voile, les croisières et la visite des plages et d’autres lieux maritimes. Les organismes de statistiques et les ministères du tourisme au Canada ne préparent pas de façon systématique des suivis et des rapports sur la demande et les dépenses de ces activités. Néanmoins, il est possible de préparer une estimation des dépenses consacrées au tourisme côtier à partir de divers sondages et études (voir l’annexe 2). Ces sondages permettent d’identifier les activités marines et en établissant un lien entre les dépenses quotidiennes moyennes et le nombre de jours consacrés à ces activités (d’après les résultats des sondages) à l’intérieur de la VZGO, il est possible de calculer le niveau global des dépenses.

Basé sur cette méthodologie, le tableau 6.5 nous montre que la participation aux activités côtières dans la zone de GIEPNE a généré un montant estimé à 470 000 \$ en dépenses touristiques. Précisons cependant que cette estimation comprend les dépenses effectuées par les touristes et par les gens qui résident à l’extérieur du Canada.

Tableau 6.5: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la VZGO de la mer de Beaufort, 2006
(000 \$)¹

	2002	2006
Mer de Beaufort	460	470

1. Voir la nota 5

Construction maritime

Le projet de gazoduc du Mackenzie implique la construction d'un pipeline de gaz naturel sur une distance de 1 220 km reliant la mer de Beaufort et le delta du Mackenzie à l'Alberta, pour rejoindre ainsi les puits de production dans le Nord et les relier aux marchés du sud. En 2007, les coûts de construction étaient estimés à 16,2 milliards de dollars. À ce jour, on n'a encore déterminé aucune date de début des travaux.

Services gouvernementaux

Les ministères et organismes du fédéral et des territoires dans les Territoires-du-Nord-Ouest et le Yukon jouent un rôle de premier plan dans la protection et la gestion de l'environnement marin. Ceux-ci contribuent à valeur du secteur des océans de différentes façons : emplois directs, dépenses d'immobilisations, dépenses d'exploitation et d'entretien, dépenses consacrées à la recherche et au développement, ainsi qu'au soutien d'initiatives dans les secteurs non rentable et sans but lucratif.

Malheureusement, puisque les données sur les emplois particuliers à la VZGO et les dépenses ne sont pas disponibles, on ne présente que les estimations pour les T.N.-O. Dans l'ensemble, les services gouvernementaux ont généré tout près de 13,8 millions de dollars de dépenses et 80 emplois équivalents temps plein en 2006 (tableau 6.6).

Tableau 6.6: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et territoriaux, 2006

Gouvernements	Emplois (ÉTP)	Dépenses (en millions de dollars)
Fédéral ¹	50	12,5
Provincial ²	30	1,3
Total	80	13,8

1. Voir la nota 6

2. Voir la nota 7

4. Interactions

- **Pêche de subsistance** – Cette activité repose dans une grande mesure sur des écosystèmes marins sains qui peuvent subir les contrecoups des activités, comme l'exploitation des hydrocarbures et l'infrastructure connexe, ainsi que les activités de fret. Alors que le niveau de ces activités continue de croître dans la VZGO, elles constituent pour l'environnement des menaces qui pourraient compromettre l'écosystème marin et, par conséquent, la pêche de subsistance. Les activités dans le domaine de la pêche de subsistance sont encadrées par l'entente finale des Inuvialuits et par d'autres ententes sur une revendication territoriale.

- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – L’interaction étroite entre les industries du pétrole et du gaz naturel et la pêche de subsistance résulte d’un conflit au niveau de l’exploration sismique dans la région. La ZPM proposée dans la mer de Beaufort impose des limites à l’industrie pétrolière et gazière afin de protéger et conserver le bélouga et son habitat environnant.
- ❑ **Transport maritime** – Le transport maritime dépend énormément des infrastructures et des installations portuaires, ainsi que des activités de soutien comme la manutention du fret et les services de navigation. On s’attend à ce que les activités de transport maritime augmentent dans l’avenir au fur et à mesure que les activités pétrolières et gazières dans le nord continueront de croître.
- ❑ **Loisirs dans le domaine des océans** – Des ports et des installations portuaires en bon état, combinés à des écosystèmes marins sains et salubres, représentent un aspect essentiel du tourisme côtier. Par conséquent, on constate une étroite interaction entre les activités pétrolières et gazières et les loisirs dans le domaine des océans en raison des préoccupations environnementales attribuables à l’exploration des hydrocarbures.
- ❑ **Construction d’installations pétrolières et gazières** – La construction du réseau de pipelines de gaz naturel peut nuire à des activités qui dépendent de la ressource, comme la pêche de subsistance et les loisirs dans le domaine des océans. Des risques pour l’environnement et la sécurité sont toujours présents lors de la construction et de l’exploitation d’un tel système.
- ❑ **Gouvernements fédéral/provinciaux – Les ministères fédéraux, dont Pêches et Océans** Canada, Transports Canada et Environnement Canada, sont responsables de la réglementation de nombreuses activités océaniques, alors que d’autres sont assumées par les divers ministères territoriaux à l’intérieur de la VZGO.

VII

ZÔNE DE GESTION INTÉGRÉE DE LA CÔTE NORD DU PACIFIQUE

1. La zone

La zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique (ZGICNP) est une des cinq vastes zones de gestion des océans (VZGO) prioritaires identifiées dans le Plan d'action sur les océans dans le but d'en planifier la gestion intégrée. Désignée localement sous le nom de bassin de la Reine-Charlotte, cette VZGO s'étend sur une superficie d'environ 88 000 kilomètres carrés entre la frontière du Canada et de l'Alaska au nord, la péninsule Brooks dans la partie nord-ouest de l'île de Vancouver, l'île Quadra et l'île Bute au sud. Cette zone s'étire dans la mer jusqu'à la base du talus continental et sur les limites de base de la mer territoriale (figure 7.1).

Ce riche écosystème marin favorise de nombreuses activités axées sur la ressource, dont la pêche, l'aquaculture, le transport maritime, ainsi que le tourisme. Ces activités génèrent des emplois et des revenus considérables, apportant ainsi une contribution majeure à la santé économique de la province et entretenant plusieurs communautés côtières adjacentes.

Figure 7.1: Zone de gestion intégrée de la côte nord du Pacifique (ZGICNP)



2. Méthodologie

Ce rapport nous présente un survol des nombreuses activités humaines auxquelles on assiste dans la ZGICNP, sans compter qu'on y quantifie ces activités en faisant appel à divers indicateurs de l'industrie. Ce rapport constitue un prolongement de la présente analyse en présentant une estimation de l'impact économique de ces activités quant à leur contribution sur le produit intérieur brut, l'emploi et le revenu des ménages. Le rapport nous montre également un survol des interactions entre et au niveau des différentes activités.

L'estimation de l'impact économique des activités des océans dans la ZGICNP se déroule en trois étapes.

- ❑ On commence premièrement par examiner et résumer les documents de planification du MPO qui renferment un survol de la nature et de l'ampleur des activités humaines.*
- ❑ Deuxièmement, on compile les données industrielles et économiques pour chacune des activités ou on les estime à partir des sources de statistiques et en faisant appel aux ministères du gouvernement. Le défi de cette étape consiste à s'assurer, d'une part, que les données ne concernent que les activités qui se déroulent dans les limites de la ZGICNP et, d'autre part, que les données reflètent avec précision l'ampleur de chaque activité. Sauf indication contraire dans le texte, les activités sont quantifiées en faisant appel à une approche ascendante basée sur les données d'un emplacement précis. Par exemple, l'estimation de l'importance économique de la pêche repose sur les données des prises et de l'effort par pêcherie afin de déterminer les zones statistiques dans la ZGICNP. De même, les estimations en ce qui concerne les ports et la navigation reposent sur les niveaux précis de cargaisons des ports et sur les mouvements des navires.
- ❑ Troisièmement, on a recours à une approche descendante pour estimer l'impact économique (PIB, emplois et revenu des ménages) des activités dans la ZGICNP. Cette approche commence par les impacts provinciaux qu'on répartit ou qu'on distribue dans la zone dans le cadre d'une activité visant à relier les indicateurs aux emplacements (par exemple, la part des débarquements dans le cas des pêcheries, ou la part du tonnage des cargaisons dans le cas du transport maritime).

3. Activité humaine

Pêche

La valeur débarquée de la pêche commerciale en Colombie-Britannique s'élevait à tout près de 324 millions de dollars en 2006 si l'on se base sur les débarquements de 221 000 tonnes. Le poisson de fond représentait environ 45% de la valeur débarquée, alors que le saumon représentait 18%, tandis que les débarquements de mollusques et crustacés venaient ajouter encore 30%. Dans l'ensemble, la ZGICNP représentait aux alentours de 67% de la valeur totale des débarquements.

*Alexander, D.W., Sooley, D.R., Mullins, C.C., Chiasson, M.I., Cabana, A.M., Klvana, I., et Brennan, J.A., 2008. Gulf of St. Lawrence: *Human Systems Overview Report*: xiv + 166 p. (non publiée); MPO, *Le golfe du Saint-Laurent, Un écosystème unique*: <http://www.glf.dfo-mpo.gc.ca/os/goslim-gigsl/index-f.php>; Blanchard, K.A., et Wall, R.J., *Social, Economic and Cultural Overview of Western Newfoundland and Southern Labrador*, Préparé pour Pêches et Océans Canada, région de Terre-Neuve et Labrador, août 2008.

Tableau 7.1: Débarquements commerciaux et valeurs débarquées dans la ZGICNP, 2002-2006¹

Débarquements	2002	2003	2004	2005	2006
Value (millions de \$)	218	232	232	221	218

1. Voir la nota 1

La valeur du saumon débarqué s'élevait à 59,5 millions de dollars, dont 83% provenaient de la ZGICNP, soit un peu plus de 50 millions de dollars. La valeur débarquée des mollusques et crustacés atteignait environ 90 millions de dollars, dont près de 52 millions de dollars (57%) étaient attribuables à la ZGICNP.

Le poisson de fond et les autres espèces constituaient les 163 millions de dollars restants. Cependant, la merluche, qui représente tout près de 17 millions de dollars, est recueillie principalement au large de la côte ouest de l'île de Vancouver, de sorte que le total véritable s'élève à 147 millions de dollars. Les principales espèces de morue charbonnière (valeur débarquée de près de 48 millions de dollars), de flétan (40 millions de dollars), de scorpène (21 millions de dollars) et de hareng (près de 13 millions de dollars) représentent 83% des débarquements. Les 25 millions de dollars restants sont répartis entre de nombreuses espèces, comme la roussette, la limande, la morue-lingue, la perche du Pacifique et la plie. Un examen des données sur les prises et l'effort révèle que la ZGICNP représente 85% de la valeur des débarquements de morue charbonnière, près de 100% de la valeur débarquée du flétan, près de 70% de la valeur débarquée de la scorpène⁴, 25% de la valeur débarquée du hareng⁵ et 70% de la valeur débarquée des autres espèces. Partant de là, la valeur débarquée de tout le poisson de fond dans la ZGICNP s'élevait à environ 117 millions de dollars en 2007.

En 2006, les pêcheries dans la ZGICNP fournissaient de l'emploi à un nombre estimé de 1 260 pêcheurs (soit près de 60% du total de la province) évoluant à partir de 1 800 bateaux de pêche enregistrés (tableau 7.2).

Tableau 7.2: Nombre d'emplois et bateaux de pêche actifs dans la ZGICNP, 2006

	Nombre d'emplois ¹	Nombre de bateaux de pêche enregistrés ²
Pêcheries	1 260	1 800

1. Voir la nota 2

2. Voir la nota 3

Aquaculture

La Colombie-Britannique est le quatrième producteur en importance de saumon cultivé au monde et un producteur majeur de mollusques et crustacés au Canada. Répartie entre le poisson ordinaire, les mollusques et crustacés et la production de plantes marines, l'industrie aquacole dans la ZGICNP rapporte tout près de 84 millions de dollars (tableau 7.3). Cette industrie comprend environ 100 installations produisant du poisson, ainsi que des mollusques et crustacés, de même que plusieurs exploitants à petite échelle qui produisent des plantes marines. Les dépenses gouvernementales dans le domaine de l'aquaculture sont compilées par chaque ministère concerné. On est cependant préoccupé ici par l'élaboration d'un cadre afin de rationaliser la répartition des activités de dépenses appropriées dans la ZGICNP.

⁴ D'après la répartition de l'effort de pêche à la traîne dans la ZGICNP.

⁵ Il s'agit principalement ici de la pêche au hareng rogué.

- ❑ **Aquaculture de poisson** – On dénombre 60 écloseries de poisson en C.-B., dont sept sont situées à l'intérieur de la ZGICNP⁶. On fait état, dans la ZGICNP (2007), de 79 permis d'exploitation dans le domaine du poisson dans la VZGO en 2004. Les données de 2007 du ministère de l'Agriculture et des Terres de la C.-B.⁷ révèlent qu'il existait 130 sites de culture du poisson en C.-B., dont 84 (65%) étaient situés dans la ZGICNP.
- ❑ **Aquaculture de mollusques et crustacés** – La majeure partie des activités aquacoles de mollusques et crustacés en C.-B. se déroulent au sud de la ZGICNP, où les conditions conviennent davantage aux espèces récoltées. On dénombre 11 fermes de mollusques et crustacés dans la ZGICNP, ce qui représente 2,4 pour cent du total de la province (MAFF, 2003). On compte cependant quinze projets pilotes en cours sur la côte nord et dans les îles de la Reine-Charlotte dans le but de déterminer la faisabilité de l'aquaculture des mollusques et crustacés dans ces zones.
- ❑ **Plantes marines** – L'industrie des plantes marines comprend principalement des exploitants à petite échelle qui récoltent moins de 100 tonnes par année.

Tableau 7.3: Activités aquacoles dans la ZGICNP, 2006¹

	Nombre d'emplois	Nombre de sites	Valeur de la production (millions de \$)
Aquaculture	525	95	85

1. Voir la nota 4

Transformation du poisson

L'industrie de la transformation du poisson en Colombie-Britannique repose sur 240 centres de transformation où l'on génère tout près de 1 milliard de dollars en exportations. Le nombre de centres de transformation dans la ZGICNP représente environ 5% du total de la province. Basée traditionnellement sur l'industrie commerciale du poisson de fond et des mollusques et crustacés, la transformation du poisson a entrepris un virage vers l'aquaculture (principalement du saumon) afin d'augmenter les approvisionnements de ce poisson. D'après la part de la valeur provinciale des débarquements en 2006, les usines de transformation du poisson dans la VZGO ont généré 487 millions de dollars de produits (tableau 7.4).

Tableau 7.4: Activité de transformation du poisson dans la ZGICNP, 2006

	Nombre d'emplois ¹	Nombre d'usines ²	Production (millions de \$) ³
Transformation du poisson	185	13	487

1. Voir la nota 5

2. Voir la nota 6

3. Voir la nota 7

⁶ Données du ministère de l'environnement de la C.-B.

⁷ http://www.al.gov.bc.ca/fisheries/finfish_main.htm

Exploration et extraction du pétrole et du gaz naturel

Les réserves de pétrole qu'on retrouve en mer au large de la C.-B. représentent une ressource énergétique possiblement considérable et une occasion à ne pas rater pour les gens de la province. Les zones les plus prometteuses sont situées à l'intérieur de la ZGICNP. Par exemple, les nombreux suintements de pétrole, de goudron et de gaz naturel sur les îles de la Reine-Charlotte ont justifié des forages pétroliers dans la région dès 1913, lorsqu'on forait le premier puits sur l'île Graham. Entre 1949 et 1971, on procéda au forage de huit puits additionnels. Après la première activité sismique enregistrée en mer en 1958, la province de la C.-B. imposa un moratoire sur le forage exploratoire dans les eaux côtières entre l'île de Vancouver et l'Alaska dès 1959. Dès 1961, cependant, Shell Canada Limitée entreprit l'acquisition de permis d'exploration dans le détroit d'Hécate et dans le détroit de la Reine-Charlotte, ce qui amena la société à procéder à des sondages sismiques en mer entre 1963 et 1968 pour ainsi recueillir un total de 32 300 kilomètres de données sismiques par réflexion⁸. Les évaluations précédentes nous portent à croire que le bassin de la Reine-Charlotte pourrait contenir entre 1,6 milliard m³ et 0,7 trillion m³ de gaz naturel avec un degré de probabilité de 50%.

Même si on a constaté un regain de l'intérêt à l'égard des forages au large de la C.-B. au cours des quelques dernières années, le moratoire du gouvernement fédéral (adopté en 1972) et celui du gouvernement provincial (adopté en 1989) empêchent les activités d'exploration en mer, de sorte qu'il n'en a résulté aucun impact économique important. Cependant, le gouvernement provincial a étendu considérablement ses connaissances et son intérêt à l'endroit des activités en mer de la C.-B. Les dépenses correspondantes sont considérées comme des dépenses dans le domaine des océans pour le gouvernement provincial.

Transport maritime

Le secteur maritime de Transports Canada ou les ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada ont toujours géré tous les ports publics situés à l'intérieur de la ZGICNP. En raison du programme de dessaisissement de Transports Canada, la plupart des ports de la ZGICNP sont exploités localement. On dénombre 26 ports actifs dans la zone, dont les ports de Prince Rupert et Kitimat sont les plus importants. Ensemble, ces deux ports majeurs ont manipulé près de sept millions de tonnes de marchandises en 2005, dont principalement des céréales, du charbon, ainsi que des produits provenant des deux principales industries situées à Kitimat (tableau 7.5). Le nouveau centre de manutention de conteneurs d'un coût de 170 millions de dollars à Prince Rupert présente une capacité annuelle de 500 000 teu, alors qu'on prévoit accroître celle-ci jusqu'à 4 000 000 teu d'ici 2020, tout dépendant de la demande. Le centre pour conteneurs est entré en service au début de 2008 et on prévoit qu'il entraînera la création de 300 emplois à temps complet, pour ainsi accroître considérablement l'impact économique du port à Prince Rupert.

Le trafic maritime dans la ZGICNP comprend un vaste éventail de types de navires appartenant à des flottes commerciales, de pêche et de plaisance. À l'exception des installations portuaires de Prince Rupert et Kitimat, la majorité du trafic des gros navires dans la ZGICNP traversent principalement la zone, parce qu'elle croise la route entre Vancouver ou Seattle et l'Alaska et l'Asie. À l'exception des navires-citernes en route vers le port de destination de Prince Rupert ou Kitimat, le trafic des navires-citernes qui transportent, par exemple, du gaz liquide, des produits du pétrole et des huiles végétales, tend à circuler à l'extérieur de la ZGICNP.

⁸ Smyth, R, Chief Science Officer, BC Offshore Oil and Gas Team, *BC's Offshore Petroleum Recent Developments*, presented to the Canadian Society of Petroleum Geologists, le 4 novembre 2004, Calgary.

Tableau 7.5: Mouvements de navires et tonnes de marchandises en 2005¹

	Au pays		Au niveau international		Total	
	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises	Mouvements de navires	Milliers de tonnes de marchandises
ZGICNP	21	86,3	969	6 864	990	6 950

1. Voir la nota 8

Les services de traversiers dans la ZGICNP sont dispensés principalement par la société BC Ferries, qui exploite directement sept routes et quatre autres par sous-traitance. Les principales routes à l'intérieur de cette VZGO comprennent le service entre Prince Rupert et Haida-Gwaii, Port Hardy et Prince Rupert, ainsi que le Discovery Coast Passage à Port Hardy.

Tableau 7.6: Industrie des traversiers dans la ZGICNP, 2006¹

	Emplois	Milliers de passagers	Véhicules
Industrie des traversiers	250	1 900	130

1. Voir la nota 9

Tourisme océanique

Le tourisme océanique est réparti entre trois secteurs de dépenses : soit les activités des navires de croisière, le tourisme côtier sous forme d'activités récréatives dans l'eau, ainsi que la pêche sportive en mer. Ces trois activités sont bien définies, alors qu'on a tenté en quelque sorte de quantifier leur importance économique à partir de divers rapports et sondages. Dans l'ensemble, le tourisme océanique dans la VZGO équivaut à des dépenses estimées de l'ordre de 225 millions de dollars sur un total de près de 2 milliards de dollars pour la province.

Les ports de la C.-B. ont accueilli près de 600 bateaux de croisière en 2007, ce qui représente un total combiné de 1,4 million de passagers pendant la saison des croisières. On estime que plus de 300 bateaux de croisière traversent la ZGICNP chaque année. Les ports de Victoria, Prince Rupert, Nanaimo et Campbell River servent principalement de ports d'escale pour les croisières vers l'Alaska en provenance des ports américains et de Vancouver, alors que Vancouver est principalement un port de chargement et de déchargement pour les croisières vers l'Alaska. Le port de Vancouver a accueilli les deux tiers des passagers de la Colombie-Britannique en 2007 et il s'agit de loin du plus important des cinq ports. Deux des cinq ports, soit Prince Rupert et Campbell River, se situent à l'intérieur de la ZGICNP.

Les visites par les passagers des bateaux de croisière à Prince Rupert ont connu une augmentation drastique depuis 2003, alors qu'ils n'étaient au départ que 3 000. En 2007, leur nombre avait atteint plus de 98 000. Les premières visites à Campbell River ont débuté en 2007, alors que légèrement plus de 2 300 passagers débarquaient.

Tableau 7.7: Navires de croisière dans les ports situés à l'intérieur de la ZGICNP¹

	2004	2005	2006	2007
Passagers en visite	60 100	97 970	63 767	100 659

1. Voir la nota 10

En 2006, on estime que les dépenses totales attribuables aux croisières (dépenses des passagers et des membres d'équipage seulement) en C.-B. atteignaient un peu plus de 400 millions de dollars. Nous estimons que près de 4 millions de dollars de ce montant sont des dépenses encourues dans la ZGICNP (tableau 7.8).

Tableau 7.8: Dépenses directes attribuables aux croisières pour la ZGICNP, 2004-2006 (millions de \$)¹

	2004	2005	2006	2007
ZGICNP	4	6	4	7

1. Voir la nota 11

La ZGICNP représente la principale destination pour la pêche sportive en eau salée et une importante source d'occasions de pêcher en eau douce en Colombie-Britannique. Dans les Enquêtes de 2000 et 2005 sur la pêche récréative au Canada, on précise que les dépenses encourues par les gens pratiquant la pêche en eau salée en Colombie-Britannique ont généré une somme estimée à 662 millions de dollars en 2006. La VZGO représente environ 27% de ce total (tableau 7.9).

Tableau 7.9: Dépenses des pêcheurs en eau salée dans la ZGICNP, 2002-2006 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006
ZGICNP	137	147	158	169	180

1. Voir la nota 12

Le tourisme côtier comprend les randonnées sur les océans (observation des baleines, visite de points d'intérêt, randonnées pédestres sur les côtes, plongée et kayak), ainsi que la voile, les croisières et la visite des plages et d'autres lieux maritimes. Les organismes de statistiques et les ministères du tourisme au Canada ne préparent pas de façon systématique des suivis et des rapports concernant la demande et les dépenses de ces activités. Néanmoins, il est possible de préparer une estimation des dépenses consacrées au tourisme côtier à partir de divers sondages et études (voir l'annexe 2). Ces sondages permettent d'identifier les activités marines, alors qu'en établissant un lien entre les dépenses quotidiennes moyennes et le nombre de jours consacrés à ces activités (d'après les résultats des sondages) à l'intérieur de la VZGO, il est possible de calculer le niveau global des dépenses.

Basé sur cette méthodologie, le tableau 7.10 nous montre que la participation aux activités côtières dans la VZGO a généré un montant estimé à 50 millions de dollars en dépenses touristiques en 2006. Précisons cependant que cette estimation comprend les dépenses effectuées par les touristes et par les résidents locaux.

Tableau 7.10: Dépenses dans le domaine du tourisme côtier dans la ZGICNP, 2002-2006 (millions de \$)¹

	2002	2003	2004	2005	2006
ZGICNP	S/O	S/O	S/O	S/O	50

1. Voir la nota 13

Construction maritime

La construction maritime n'est pas conforme à une industrie du SCIAN dont on dispose déjà des données. Cette activité comprend la consultation de quais et de brise-lames, ainsi que les opérations de dragage. La construction est effectuée par les administrations portuaires et les sociétés d'exploitation des principaux ports, ainsi que par le MPO et les autorités locales dans les ports pour petits bateaux. Dans le cas de la VZGO en général, les dépenses de construction se sont élevées en moyenne à 23 millions de dollars au cours de la période de 2001-2006 (18% du total de la région).

- ❑ **Ports** – Le port de Prince Rupert a consacré tout près de 65 millions de dollars à ses immobilisations en 2006, ce qui représente un montant moyen de 18,4 millions de dollars.
- ❑ **Ports pour petits bateaux** – Ce programme comprend tout près de 100 ports de pêche à la grandeur de la Colombie-Britannique. Les dépenses d’immobilisation en 2006 étaient estimées en moyenne à 3,5 millions de dollars, alors que les dépenses dans la VZGO ont atteint en moyenne 1,2 million de dollars.
- ❑ **BC Ferries** – BC Ferries participe à la construction de son infrastructure à terre. Au cours de la période de 2002-2006, l’organisation a dépensé chaque année en moyenne 57,6 millions de dollars afin de construire ses terminaux, ses édifices et ses structures maritimes. De cette somme, 3,4 millions de dollars ont été dépensés dans la ZGICNP.

Tableau 7.11: Dépenses d’immobilisation consacrées en moyenne aux ports dans la ZGICNP, 2002-2006

Dépenses d’immobilisation (millions de \$)	
Prince Rupert ¹	18,4
Ports pour petits bateaux ²	1,2
BC Ferries ³	3,4
Total	23,0

1. Voir la nota 14

2. Voir la nota 15

3. Voir la nota 16

Construction navale et fabrication de bateaux

L’industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux en Colombie-Britannique comprend quatre chantiers navals majeurs qui se trouvent à Victoria, Nanaimo et North Vancouver. On compte également près de 65 fabricants de bateaux, concepteurs et fournisseurs répartis ici et là dans la province. Aucun des chantiers n’est situé à l’intérieur des limites de la ZGICNP. Les données d’Industrie Canada démontrent qu’à peine en 2006, cette industrie produisait des recettes avoisinant les 446 millions de dollars (tableau 7.12).

Tableau 7.12: Industrie de la construction navale et de la fabrication de bateaux en Colombie-Britannique, 2002-2006¹

	2002	2003	2004	2005	2006
Nombre de sociétés	-	-	356	304	333
Recettes (millions de dollars)	400	445	394	413	446

1. Voir la nota 17

Services gouvernementaux

Dix ministères fédéraux et neuf ministères et organismes du gouvernement provincial en Colombie-Britannique participent aux activités dans le domaine des océans. Ceux-ci contribuent à rehausser la valeur du secteur des océans de différentes façons : emplois directs, dépenses d’immobilisation, dépenses d’exploitation et d’entretien, dépenses dans les domaines de la recherche et du développement, ainsi que le soutien aux initiatives dans les secteurs non rentable et sans but lucratif.

Puisqu'on ne connaît pas les données relatives à l'emploi et aux dépenses particulières à la ZGICNP, on a procédé à des estimations en calculant la proportion des facteurs d'attribution de l'industrie et des montants totaux des provinces. Dans l'ensemble, les services gouvernementaux ont généré tout près de 370 millions de dollars en dépenses et permis la création de 3 510 équivalents temps plein en 2006. Voir à l'annexe 2, tableau A2-1 les détails des facteurs d'attribution.

Tableau 7.13: Dépenses et emplois des principaux ministères fédéraux et provinciaux, 2006

Gouvernements	Emplois (ÉTP)	Dépenses (en millions de dollars)
Fédéral ¹	3,360	345
Provincial ²	150	24
Total	3,510	369

1. Voir la nota 18

2. Voir la nota 19

Universités et ONGE

Les universités de la Colombie-Britannique, la University of Victoria et d'autres écoles, ainsi que leurs instituts affiliés offrent des programmes et s'adonnent à la recherche le long de la côte du Pacifique et dans l'Arctique. Des ONG nationaux et locaux dans le domaine de l'environnement réalisent également des programmes maritimes dans le golfe. Des estimations des dépenses consacrées aux programmes et à la recherche sont disponibles au niveau provincial, mais il n'existe aucune estimation fiable des activités et des dépenses à l'intérieur de la ZGICNP. En raison de l'absence d'une telle information, compte tenu de l'emplacement des universités et des centres de recherche, ainsi que des bureaux des ONGE et en raison de l'importance relative des activités marines à l'intérieur de la VZGO, nous attribuons de façon théorique 20% des dépenses dans le domaine marin à la ZGICNP.

4. Interactions

On a récemment désigné la ZGICNP comme une zone de gestion des océans pour laquelle l'information sur les interactions est quelque peu limitée. La taille relativement limitée de la ZGICNP fait en sorte que les interactions sont concentrées dans une région marine passablement restreinte, en particulier à proximité des industries du transport maritime et de la pêche.

Cette discussion de haut niveau des interactions est de nature qualitative. Les interactions reposent sur l'existence d'une indépendance économique (négative ou positive) entre ou au sein des activités. Plusieurs interactions négatives entre et au sein des activités sont de faibles à modérées, ce qui reflète en partie l'isolement physique de la plupart des activités. Lorsqu'on a assisté à des conflits, on est parvenu à les résoudre ou à les atténuer au cours des ans, soit grâce à la coopération des divers intérêts ou en faisant appel à des politiques et à des règlements. Certaines activités présentent des liens positifs avec une activité, pour ainsi la renforcer ou dépendre de celle-ci. Les interactions sont résumées dans la matrice ci-dessous, alors que le degré d'ombrage indique l'intensité relative (blanc = faible; noir = forte). Voici d'ailleurs les principaux points :

- ❑ **Pêche** – Les interactions avec l'industrie de la pêche surviennent dans plusieurs industries. Une interaction étroite existe entre l'aquaculture et les pêches en raison des préoccupations à l'effet que le saumon cultivé nuit aux populations en raison de la contamination, de la maladie et du poisson qui s'échappe des parcs, donnant ainsi lieu à des interactions entre les espèces. L'étroite interaction avec la transformation du poisson reflète la dépendance mutuelle des industries. La pêche dépend dans une grande mesure des ports pour petits bateaux en ce qui concerne le mouillage et les installations de déchargement et de chargement des navires. La pêche constitue un marché important pour l'industrie de la construction navale. Une interaction étroite avec le gouvernement fédéral découle du mandat de Pêches et Océans Canada dans le domaine de la gestion des pêches. Une interaction spatiale avec les navires de passagers et les cargos résulte d'une augmentation du trafic de ces deux groupes.
- ❑ **Aquaculture** – Cette industrie à l'intérieur de la ZGICNP est active, malgré qu'elle soit petite, alors qu'elle est principalement axée sur la culture du saumon. On assiste à une concurrence limitée avec le domaine de la pêche commerciale en ce qui concerne l'espace océanique, mais les questions au niveau de l'interaction entre l'environnement et les espèces sont sources de préoccupations. L'aquaculture constitue un petit marché pour l'industrie de la construction de bateaux. Une étroite interaction avec le gouvernement provincial résulte du mandat de Pêches et Aquaculture en matière d'émission des permis et de réglementation, en plus d'une concurrence possible quant aux sites préférés (fermes aquacoles par rapport aux zones de protection marine). Les interactions avec le tourisme côtier sont intenses, puisque cet espace est partagé avec les fermes aquacoles tout le long de la côte.
- ❑ **Transformation** – On assiste à une interaction modérée entre les usines de transformation en raison de la concurrence au niveau des matières premières. L'interaction avec la pêche commerciale est en baisse en faveur des produits aquacoles, qui constituent une source croissante d'approvisionnement. Le système des ports pour petits bateaux facilite le débarquement et le transport par camion des nouvelles matières entre les sites éloignés et les usines de transformation. Une certaine interaction avec le gouvernement provincial résulte du mandat des Pêches et de l'Aquaculture en matière de politiques, d'émission des permis et de réglementation.
- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – L'interaction du secteur du pétrole et du gaz naturel à l'intérieur de la ZGICNP est minime, parce qu'un moratoire est en place. Le trafic des pétroliers dans la ZGICNP est limité par une zone de restriction volontaire de l'industrie. La levée du moratoire est possible, mais on assisterait alors à des interactions étroites entre les secteurs de l'exploitation et du développement dans les domaines des pêches, du transport et au niveau gouvernemental. À l'heure actuelle, l'interaction se fait sentir uniquement au niveau du développement proposé et des préoccupations correspondantes.
- ❑ **Transport maritime** – L'interaction du transport à l'intérieur de la ZGICNP est attribuable à trois principaux ports et à l'industrie des navires de croisière. Le tourisme profite de l'activité des navires de croisière et des services de traversiers sur les côtes. Les gouvernements fédéral et provinciaux assurent une surveillance réglementaire, en plus d'offrir un soutien financier aux services de traversiers. L'industrie des croisières sur les gros et les petits navires a connu des conflits avec d'autres navires maritimes, sans compter qu'on s'est dit préoccupé par l'impact sur les pêches et l'aquaculture en raison des déchets que déversent les navires de croisière et de la perturbation acoustique.

- ❑ **Loisirs dans le domaine des océans** – Des installations portuaires efficaces sont indispensables pour les trois volets que sont la pêche sportive, les navires de croisière, ainsi que le tourisme côtier (comme l’observation des baleines, la voile et la navigation, le kayak, etc.). Un équipement aquacole présente un risque minimal pour la navigation, mais il compromet le caractère esthétique et son accès à des régions côtières vierges. Les pêcheurs sportifs et l’industrie aquacole ont lancé un débat au sujet de l’impact sur les stocks de saumon sauvage.
- ❑ **Construction d’installations pétrolières et gazières** – Aucune activité ne s’est déroulée dans le domaine du pétrole et du gaz naturel.
- ❑ **Gouvernements fédéral et provinciaux** – Les ministères fédéraux, dont Pêches et Océans Canada, Transports Canada et Environnement Canada exercent leur autorité réglementaire à l’endroit de plusieurs activités dans le domaine des océans, alors que d’autres relèvent des ministères provinciaux. On s’est dit préoccupé par la capacité des services de défense, de sécurité et de protection de répondre aux demandes accrues imposées par le trafic croissant des navires de croisière et des cargos.

Matrice d’interdépendance économique ZGICNP

		Interaction																		
		Élevée		Modérée		Faible		Élevée		Modérée		Faible		Élevée		Modérée		Faible		
Poissons et fruits de mer	Pêche	Élevée																		
	Aquaculture	Élevée																		
	Transformation	Élevée	Modérée	Modérée																
Pétrole et gaz naturel	Exploration et extraction																			
	Services de soutien																			
Transport maritime	Transport maritime																			
	Activités de soutien au transport maritime																			
Loisirs dans le domaine des océans	Pêche sportive	Élevée	Élevée																	
	Navires de croisière	Élevée	Élevée																	
	Tourisme côtier	Élevée	Élevée																	
Construction maritime	Pétrole et gaz naturel																			
	Ports	Élevée	Élevée	Modérée																
Fabrication	Construction navale et fabrication de navires	Élevée	Élevée	Modérée																
Services gouvernementaux	Fédéraux	Élevée	Élevée	Modérée																
	Provinciaux	Élevée	Élevée	Modérée																
Autres	Universités et ONGE																			
		Pêche	Aquaculture	Transformation	Exploration et extraction	Services de soutien	Transport maritime	Activités de soutien	Pêche sportive	Navires de croisière	Tourisme côtier	Pétrole et gaz naturel	Ports	Construction navale et fabrication de navires	Fédéraux	Provinciaux	Universités et ONGE			
		Poissons et fruits de mer			Pétrole et gaz naturel		Transport maritime	Loisirs dans le domaine des océans			Construction maritime	Fabrication	Services gouvernementaux		Autres					

5. Impact économique

Les activités océaniques dans la VZGO ont contribué pour 1,4 milliard de dollars au PIB dans l'économie de la Colombie-Britannique, créant ainsi près de 20 000 emplois et générant un revenu total d'environ 930 millions de dollars (tableau 7.14).

- ❑ **Pêche** – La croissance des domaines, comme le poisson cultivé, les mollusques et crustacés sauvages et le poisson de fond, a permis à l'économie de la pêche de retrouver sa force d'antan suivant le repli des années 1990 en raison de l'effondrement des stocks de saumon. Les débarquements actuels de saumon représentent près d'un quart de la valeur des années 1990. La pêche fait l'objet d'une exploitation maximale et toute augmentation de l'impact économique dans l'avenir dépendrait d'un rétablissement des stocks de saumon et, dans une grande mesure, des conditions du marché et des taux de change.
- ❑ **Aquaculture** – Reposant principalement sur le saumon cultivé, l'aquaculture demeure un élément majeur qui contribue à l'économie provinciale. La forte demande, les progrès technologiques et le déclin de la pêche sauvage ont constitué les principaux facteurs de cette croissance. Cependant, les conditions économiques actuelles, ainsi que les conflits au niveau spatial et environnemental constituent des menaces majeures pour l'industrie.
- ❑ **Transformation** – L'avenir de la transformation du poisson est étroitement lié aux conditions dans le domaine de la pêche commerciale et de culture, en particulier le saumon, qui a toujours été une source de matières premières pour les opérations de transformation. Dans l'avenir, l'impact économique reposera principalement sur le rétablissement de la ressource et sur les taux de change.
- ❑ **Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel** – Les impacts économiques futurs qui seront attribuables aux activités d'exploitation dépendent de la levée ou non du moratoire. Si tel est le cas, il est probable que les activités d'exploitation débutent dans la zone du bassin de la Reine-Charlotte (en presumant qu'on pourra résoudre les problèmes avec les Premières nations). Compte tenu du délai souvent interminable entre le début des travaux d'exploitation et la découverte de quantités commerciales d'hydrocarbures, et ensuite entre ces découvertes et l'aménagement et la production véritables du champ pétrolifère, on ne s'attendrait pas à ce que tout impact substantiel ne survienne avant bien longtemps.
- ❑ **Transport maritime** – Près de la moitié des cargos passant par les ports de la Colombie-Britannique traversent la VZGO, ce qui fait de ce secteur une des sources les plus importantes d'impact économique. La conclusion des travaux du terminal pour conteneurs de Prince Rupert représente une occasion majeure de croissance à long terme.
- ❑ **Tourisme** – Étant déjà un facteur important de l'économie de la Colombie-Britannique, ce secteur offre encore un potentiel énorme, grâce à l'expansion du tourisme d'aventure et à la croissance continue de l'industrie des croisières.
- ❑ **Construction maritime** – On assiste à une augmentation généralisée des ports sur la côte ouest en réaction aux demandes croissantes attribuables aux exportations chinoises vers l'Amérique du Nord et à l'augmentation de la demande de matières premières canadiennes. La conclusion des travaux au terminal pour conteneurs de Prince Rupert à la fin de 2007 représente le principal investissement dans des installations portuaires de la VZGO et un des plus considérables sur les côtes de la Colombie-Britannique.

Tableau 7.14: Impact économique des activités maritimes dans la ZGICNP

Activité océanique	Valeur de production totale en C.-B.	Facteur d'attribution de la VZGO	Direct			Indirect			Induit			Total		
			PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu	PIB	Emplois	Revenu
Pêche commerciale	318,909	0.67	96,151	297	55,554	34,187	449	21,367	44,315	231	26,922	174,653	977	103,843
Aquaculture	427,466	0.20	23,083	339	10,259	25,648	356	12,824	16,569	215	8,079	65,300	911	31,162
Transformation du poisson (3)	727,739	0.67	147,251	2,923	82,889	58,510	642	26,330	49,933	743	26,622	255,694	4,307	135,841
Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel														
Activités de soutien du pétrole et du gaz naturel														
Transport maritime	1,911,000	0.06	47,297	526	31,532	21,021	262	11,562	23,228	244	15,083	91,546	1,031	58,176
Activités de soutien au transport	2,484,000	0.06	71,042	951	43,718	21,859	495	16,394	31,587	448	21,039	124,488	1,894	81,152
Tourisme et loisirs	2,743,930	0.09	106,190	2,470	86,434	74,086	1,235	44,452	61,294	1,148	45,810	241,570	4,853	176,695
Construction d'installations pétrolières et gazières														
Construction de ports	132,567	0.18	9,545	143	6,204	7,159	119	4,295	5,679	81	3,675	22,383	344	14,174
Construction navale et fabrication de bateaux	446,000	0.00												
Défense nationale	550,225	0.25	112,796	1,873	112,796	13,756	243	8,253	43,028	656	42,367	169,579	2,772	163,417
Pêches et Océans	302,648	0.67	95,304	1,452	95,304	58,805	274	14,194	52,397	535	38,324	206,505	2,261	147,822
Autres ministères fédéraux	23,850	0.20	3,101	33	3,101	859	15	477	1,346	15	918	5,305	63	4,496
Ministères provinciaux	155,780	0.16	5,307	27	5,307	1,137	64	1,971	2,191	28	1,194	8,635	119	8,472
Universités et ONGE	77,800	0.20	6,098	94	4,779	1,236	0	412	2,493	34	1,817	9,827	128	7,008
Total	9,983,005		723,164	11,128	537,877	318,262	4,152	162,531	334,059	4,379	231,851	1,375,485	19,658	932,259

1. Voir Gardner Pinfold, Impact économique des activités maritimes au Canada, 2009 (préparé pour le MPO) des sources et des valeurs dérivées des extraits.

2. Voir aux annexes 1 et 2 les facteurs dérivés d'attribution.

3. Les impacts au niveau de la transformation du poisson ont été ajustés pour éviter de compter en double les impacts indirects et induits de la pêche commerciale.

BIBLIOGRAPHIE

- Agriculture, Pêcheries et Alimentation, Québec, *Rapport annuel de gestion, 2006/2007*.
- Alexander, D.W., Sooley, D.R., Mullins, C.C., Chiasson, M.I., Cabana, A.M., Klvana, I., et Brennan, J.A., 2008. Gulf of St. Lawrence: Human Systems Overview Report: xiv + 166 p. (non publié).
- BC Ministry of Environment, *Seafood Year in Review*, Annual.
- Blanchard, K.A., et Wall, R.J., *Social, Economic and Cultural Overview of Western Newfoundland and Southern Labrador*, préparé pour Pêches et Océans Canada, région de Terre-Neuve et Labrador, août 2008.
- British Columbia Ferry Services Inc., *Annual Reports*.
- Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2003*.
- Business Research and Economic Advisors (BREA), *The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2007*.
- Pêches et Océans Canada, *Developing a Common Methodology and Approach for Future Ocean Industries Studies: Workshop Report*, Halifax, 6-7 mai 2002.
- Pêches et Océans Canada, *Snapshot Federal Marine Activities in Pacific Canada: The Role of the Federal Government in Pacific Canada*, ébauche, avril 2003.
- Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers, *Annual Report 2006/07*.
- Cobb, D., et al, *Social, Cultural, and Economic Overview and Assessment Report for the Beaufort Sea LOMA, Beaufort Sea Large Ocean Management Area: Ecosystem Overview and Assessment Report*.
- Colgan, Charles S., *Measurement of the Ocean and Coastal Economy: Theory and Methods*, préparé dans le cadre du Projet économique national sur les océans, décembre 2003.
- Community Resource Services Limited et Jacques Whitford Environment Limited, *Socio-economic Overview of Placentia Bay, Newfoundland*, préparé pour le ministère des Pêches et des Océans Canada, 2001.
- Ministère des Finances, division de la recherche économique et de l'analyse, *Estimating the Value of the Marine Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador, Updated for the 2001-2004 Period*.
- Direction générale de l'économie et des statistiques, ministère des Finances, *Estimating the Value of the Marine, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador – Regional Breakout for the Placentia Bay Area*, préparé pour Pêches et Océans Canada, 2005.

Direction générale de l'économie et des statistiques, ministère des Finances, *Estimating the Value of the Marine, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador, Updated for the 2001-2004 Period*, préparé pour Pêches et Océans Canada, 2005.

Pêches et Océans Canada, *ESSIM Management Plan and Assessment of Quantitative and Qualitative Data and Information from the Social, Economic and Cultural Overview and Assessment of the Scotian Shelf*.

Pêches et Océans Canada, *Gulf of St. Lawrence Integrated Management: Overview of Existing Activities Atlas – Western Newfoundland and Southern Labrador*.

Pêches et Océans Canada, *The Grand Banks of Newfoundland: Atlas of Human Activities*, 2007.

Pêches et Océans Canada, *Le golfe du Saint-Laurent, Un écosystème unique*:
<http://www.glf.dfo-mpo.gc.ca/os/goslim-gigsl/index-f.php>.

Pêches et Océans Canada, *La plate-forme Néo-Écossaise: atlas des activités humaines*,
<http://www.mar.dfo-mpo.gc.ca/oceans/e/essim/atlas/other-f.html>, 26/12/2007.

Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd. et MariNova Consulting Ltd, *Economic Value of the Nouvelle-Écosse Ocean Sector*, préparé pour le gouvernement du Canada et le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, janvier 2005.

Gestion des ressources maritimes, Université du Québec à Rimouski, *Estimation de la valeur économique des industries associées au domaine maritime au Québec*, pour Technopole Maritime du Québec, avril 2002.

Gouvernement de Terre-Neuve, *Estimating the Value of the Marine, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador*, mis à jour pour la période de 2001 – 2004, septembre 2005.

Griffiths, H. et Caines, S., *Placentia Bay/Grand Banks Ecosystem Overview & Assessment Report (EOAR), Part D: Human Systems and Socio-Economic Components*, 2006.

GSGislason & Associates Ltd., *The Economic Contribution of the Ocean Sector in British Columbia*, préparé pour le Canada/British Columbia Coordination Committee, 2007.

GSGislason & Associates Ltd. et Outcrop Ltd., *A Marine Sector National Report Card for Canada: Methodology Report*, préparé pour Pêches et Océans Canada, février 2007.

GSGislason & Associates Ltd. et Outcrop Ltd., *The Marine-Related Economy of NWT and Nunavut*, préparé pour Pêches et Océans Canada, Winnipeg, janvier 2003.

Hollett and Sons Inc., *Social Economic and Cultural Overview and assessment of the Placentia Bay/Grand Banks Large Ocean Management Area*, préparé pour Pêches et Océans Canada, région de Terre-Neuve et Labrador, 2008.

InterVISTAS Consulting Inc., *Port of Vancouver Economic Impact Update*, préparé pour le port de Vancouver, mai 2005.

Kildow, Judith., Baird, B., Colgan, C., Kite-Powell, H., Weiher, R., *Developing Better Economic Information about Coastal Resources as a Tool for Integrated Ocean and Coastal Management*.

LECG, *Marine Industry Benefits Study: Economic Impact of the Canadian Marine Transport Industry*, 30 septembre 2004.

MacConnachie, S. et al, *Marine Use Analysis of the Pacific North Coast Integrated Management Area*, 2007.

Ministère de l'environnement, *British Columbia's Fisheries and Aquaculture Sector*, BC Stats, avril 2007.

Ministère de l'environnement, *2007 British Columbia Seafood Industry Year in Review*, septembre 2008.

Défense nationale, *DND Estimated Expenditures by Electoral District and Province, Fiscal Years 2001-2002 to 2006-2007*.

Défense nationale et Statistiques Canada, *Defence Industrial Activities FY 2005-06*.

Nova Scotia Boatbuilders Association (NSBA), *Boatbuilding in Nova Scotia*, juillet 2008.

Rahman, F., *Integrated Management in Placentia Bay – Characteristics of Marine Boundaries and Marine Boundary Information Required to Support Coastal and Marine Governance in Placentia Bay*, préparé pour Pêches et Océans Canada, 2005.

Smyth, R., Chief Science Officer, BC Offshore Oil and Gas Team, *BC's Offshore Petroleum Recent Developments*, présenté à la Canadian Society of Petroleum Geologists, 4 novembre 2004, Calgary.

Statistiques Canada, *Statistiques d'aquaculture 2005*, no de catalogue 23-222-XIE, annuel.

Statistiques Canada, *Recensement du Canada 2006*.

Statistiques Canada, *Recensement des manufactures*, no de catalogue 31-203, annuel.

Statistiques Canada, *Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)*, 2002.

Statistiques Canada, *Extraction de pétrole et de gaz*, no de catalogue 26-213-XIE, annuel.

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

Statistiques Canada, *Produit intérieur brut provincial et territorial par industrie*, no de catalogue 15-203-XPB, annuel.

Statistiques Canada, *Produit intérieur brut provincial (PIB) par industrie et secteur aux prix de base*, no de catalogue 15-209-XCB, annuel.

Statistiques Canada, *Production brute provinciale par industrie et secteur*, no de catalogue 15-210-XIE, annuel.

Statistiques Canada, *Le transport maritime au Canada*, no de catalogue 54-205, annuel.

Statistiques Canada, *Transport terrestre et maritime*, no de catalogue 50-002-XIB / ISSN 1209-1162.

Statistiques Canada, *La structure entrées-sorties de l'économie canadienne*, no de catalogue 15-201-X, 2003/2004.

Transports Canada, *Le transport au Canada*, annuel.

ANNEXE 1 : SOURCES ET HYPOTHÈSES

1. Sources de données par industrie

Le principal défi lorsqu'on doit produire un tel rapport consiste à recueillir les données économiques essentielles. La difficulté se présente dans l'industrie pour certaines activités, ainsi qu'au niveau géographique.

- ❑ **Au niveau industriel**, il se peut que les données ne soient pas disponibles, parce que l'activité marine ne se déroule pas conformément à une classification du SCIAN. Cette activité peut recouper plusieurs industries ou faire simplement partie d'une industrie plus générale. Ces contraintes peuvent compromettre la capacité d'estimer les impacts, mais à tout le moins influencer l'approche adoptée et la confiance à l'égard des résultats.
- ❑ **Au niveau géographique**, il arrive souvent que les données ne soient pas disponibles pour des raisons de confidentialité, alors que le nombre d'établissements dans cette zone peut être trop faible pour permettre la production de rapports, ou parce que cette zone en particulier n'est pas bien couverte par Statistiques Canada. Une telle situation peut susciter des problèmes si, comme c'est présentement le cas, une analyse et des rapports sont nécessaires au niveau régional.

Ces défis particuliers n'ont pas un effet sur toutes les activités marines, mais quelques-unes de ces activités sont dépourvues à tout le moins d'un défi sur le plan de l'analyse. Ainsi, à tour de rôle :

- ❑ **Pêche commerciale** – Deux sources de données sont disponibles où l'on peut trouver des données sur la valeur des extrants. Le MPO publie avec un délai d'un an les données sur la valeur des débarquements dans le domaine de la pêche commerciale par province. Ces données sont accessibles sur le site Web du MPO à l'adresse <http://www.dfo-mpo.gc.ca/index-fra.htm>. Statistiques Canada utilise ces données pour ses pêcheries commerciales au niveau provincial, mais avec un délai de 3 à 4 ans (CANSIM 381-0016 <http://estat.statcan.gc.ca/cgi-win/CNSMCGI.EXE>). Statistiques Canada compte sur ces données, sur ses propres sondages, ainsi sur des données administratives (impôts) afin de calibrer son modèle d'entrée-sortie, ainsi que pour préparer des estimations annuelles du PIB.

Les estimations relatives à l'emploi dans le domaine des pêches représentent un point faible. Il est possible d'estimer le niveau de participation à partir des données sur l'assurance-emploi (nombre de demandes), mais cela nous procure au mieux des données sur la limite inférieure, parce que les participants ne présentent pas tous une demande. Les données sur l'enregistrement des pêcheurs au MPO nous indiqueraient une limite supérieure, mais tous les gens qui s'enregistrent afin de pouvoir pêcher ne le font pas. Il n'existe pas de données officielles sur les équivalents temps plein et aucune façon fiable d'estimer cet aspect, ce qui reflète en partie l'état des membres d'équipage – qu'on considère comme des entrepreneurs indépendants, et non pas comme des employés – et en partie la nature saisonnière de la pêche. Le travail ne se limite pas au temps qu'on consacre à pêcher, mais il comprend également le temps de préparation préalable et le temps d'entretien à la fin de la saison. Les estimations d'emploi qu'on retrouve dans l'analyse des impacts proviennent des résultats du modèle d'entrées-sorties. Ce modèle calcule le niveau d'emploi nécessaire afin d'atteindre un niveau de sortie basé sur les niveaux de revenus en fonction des données administratives et des sondages.

- ❑ **Aquaculture** – On dispose de rapports intéressants sur les statistiques aquacoles (incluant sur la production et sur la valeur par espèce, sur le nombre de sites et le nombre d’employés) par les ministères provinciaux :

<http://www.fishaq.gov.nl.ca/stats/default.stm>

<http://www.gov.ns.ca/fish/aquaculture/stats/index.shtml>

<http://www.gov.pe.ca/fa/aqu-info/index.php3>

<http://www.gnb.ca/0168/01680004-e.asp>

<http://www.env.gov.bc.ca/omfd/reports/index.html>

Les comptes de valeur ajoutée pour l’industrie dans chaque province sont publiés par le MPO (http://www.dfo-mpo.gc.ca/communic/statistics/aqua/index_f.htm) et par Statistiques Canada (CANSIM 381-0016 <http://estat.statcan.gc.ca/cgi-win/cnsmcgi.pgm>). On constate un délai d’environ un an au niveau des rapports de la province et du MPO. Statistiques Canada utilise les données de production, ses propres sondages et les données administratives (impôt) afin de calibrer son modèle d’entrées-sorties, ainsi que pour procéder à des estimations annuelles du PIB.

- ❑ **Transformation du poisson** – On peut connaître la valeur annuelle des extrants et d’autres statistiques de fabrication importantes compilées par Statistiques Canada pour les années 2004-2006 en consultant sur le Web le document CANSIM 301-0006, ou les documents CANSIM 301-0003 et 301-0005 pour les années antérieures (http://cansim2.statcan.ca/cgi-win/cnsmcgi.exe?Lang=E&RootDir=CII/&ResultTemplate=CII/CII___&Array_Pick=1&ArrayId=3010006). Les statistiques sur les exportations sont disponibles en ligne sur le site Web Strategis d’Industrie Canada à l’adresse

http://strategis.gc.ca/sc_mrkti/tdst/tdo/tdo.php?lang=30&headFootDir=/sc_mrkti/tdst/headfoot&productType=HS6&cacheTime=962115865#tag.

D’autres données de l’industrie, comme le nombre d’usines et d’emplois, sont également compilées par certaines provinces, mais on constate un manque d’uniformité au niveau des approches provinciales. Un problème que présentent les données sur les sorties concerne l’inclusion des données sur les matières premières dans les statistiques sur la production et les exportations. Il s’agit là d’une préoccupation si on tient compte de la transformation des poissons et fruits de mer en raison de ses liens avec la pêche intérieure. Autrement, il ne s’agit aucunement d’un problème (on ne considère pas qu’il s’agit d’un problème dans cette étude). La contribution à la sortie des matières premières importées peut être substantielle. Par exemple, les usines de transformation de homard au Nouveau-Brunswick comptent grandement sur le homard du Maine en tant que source de matières premières.

- ❑ **Pétrole et gaz naturel** – Le PIB et les données de sortie concernant l’exploitation du pétrole et du gaz naturel en mer à Terre-Neuve et Labrador et en Nouvelle-Écosse sont supprimées par Statistiques Canada pour des raisons de confidentialité. On peut cependant estimer la valeur des sorties à partir des données de production publiées (quantité) appliquées aux prix moyens du marché. On peut connaître les données de production mensuelles en consultant l’OCNEHE (<http://www.cnsopb.ns.ca/production.php>). On peut également connaître la valeur à partir des prix mensuels moyens d’importation du gaz naturel (nord-est des États-Unis) de la U.S. EIA (http://tonto.eia.doe.gov/dnav/ng/ng_move_poe1_a_EPG0_PR_P_DpMcf_a.htm) pour ensuite les ajuster afin de tenir compte du taux de change entre les dollars canadien et américain et déduire le tarif du pipeline (pour connaître le revenu net du producteur).

En ce qui concerne les activités pétrolières et gazières en mer de Terre-Neuve et Labrador, on doit obtenir les données de production mensuelles (de l'OCNEHE) et calculer les recettes en utilisant les prix mensuels moyens du pétrole basés sur un prix de repère du brut présentant des caractéristiques comparables (par exemple, Brent) et l'ajuster pour tenir compte du taux de change entre les dollars canadien et américain (le pétrole s'échange en dollars américains). Pour la Nouvelle-Écosse, cela consiste à obtenir les données de production mensuelles (de l'OCNEHE) pour ensuite calculer les recettes en faisant appel aux prix mensuels moyens du gaz naturel importé (nord-est des États-Unis) ajusté pour tenir compte du taux de change entre les dollars canadien et américain et déduire le tarif du pipeline (pour connaître le revenu net du producteur).

Les autres données sur les tendances de l'industrie pétrolière et gazière en mer font habituellement l'objet de rapports raisonnablement efficaces de la part des offices concernés, même si on ne fait pas clairement la distinction entre les données sur les dépenses des projets de développement et les opérations dans les rapports de l'OCNEHE. À moins que l'analyste n'ait accès à ces détails (ce qui est le cas pour cette analyse), on ne pourrait présenter les impacts qu'à l'intérieur de limites de confiance générales.

- **Transport maritime** – Les données sur le PIB et les extrants dans le domaine du transport maritime (SCIAN 4831) sont disponibles à l'échelle nationale, mais elles font l'objet d'une suppression par Statistiques Canada pour certaines provinces au cours de certaines années pour des raisons de confidentialité. Ces données ne concernent que le segment « pour compte d'autrui » de l'industrie et non les activités de transport maritime des sociétés qui acheminent les marchandises en faisant appel à leurs propres navires (appelé « transport maritime pour son propre compte »). Même si Statistiques Canada a créé un compte satellite pour les activités « pour son propre compte », pour des raisons qui n'ont rien à voir avec la pureté de la définition, on ne tient pas compte de la valeur de cette activité dans l'analyse et dans les résultats d'impact de ce rapport. Puisque l'analyse du compte satellite a permis d'en déduire que la valeur de l'activité à son propre compte excède en réalité les activités pour compte d'autrui, il faut considérer les résultats présentés dans ce rapport comme étant très conservateurs.

Un autre problème grave concerne l'absence de données pour les services de soutien dans le domaine du transport maritime (SCIAN 4883), parce que Statistiques Canada intègre cette activité au regroupement général des services de soutien au transport (SCIAN 488). Si on doit élaborer un portrait complet du secteur du transport maritime, il faut alors estimer la contribution des activités de soutien en faisant appel à des méthodes indirectes. L'estimation présentée dans ce rapport repose sur des données historiques (1997-2000) dans lesquelles on fait la distinction entre les SCIAN 48311 et 4883, ce qui a permis de déterminer la contribution relative des activités au PIB (le rapport entre les SCIAN 4883/48311 est de 1.5:1.0). Ce rapport est confirmé par les données actuelles de ces industries aux États-Unis.

- **Tourisme et loisirs** – On ne compile pas de façon systématique les données sur le secteur du tourisme au Canada. Cette étude repose sur plusieurs sources secondaires. Deux de ces sources sont axées sur les activités touristiques dans le domaine maritime, comme les croisières et la pêche sportive, alors que les données sur les dépenses sont disponibles à l'échelle provinciale. Les autres études – dont celle de Statistiques Canada, *Enquête sur les voyages des résidents du Canada*, 2007; Statistiques Canada, *Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages*, 2000, 2006; Genesis Public Opinion Research Inc. & Smith Gunther Associates, *Economic Impact of the Canadian Recreational Boating Industry: 2006* (les données sur la navigation sont disponibles pour 2006 seulement) – concernent le tourisme de façon générale, mais elles permettent à l'analyste d'extraire les données de participation (jours et dépenses) de

certaines activités en particulier, dont plusieurs sont axées sur les océans (randonnées pédestres sur les côtes, plongée, kayak, voile, navigation, visite des plages). Idéalement, l'analyste recueillerait des dossiers électroniques des bases de données de sondage du MPO et de Statistiques Canada afin d'extraire les données pertinentes (ce qu'on a d'ailleurs fait dans le cadre de cette analyse).

Ensemble, ces sources nous procurent une approximation intéressante de l'impact économique du tourisme ayant trait aux océans. Ces sondages rejoignent des touristes internationaux et locaux, ainsi que des résidents qui fréquentent un jour à la fois les plages locales.

Partant de ces données, la prochaine étape consiste à soumettre les dépenses au modèle d'entrées-sorties. Le tourisme ne fait pas partie des 303 industries pour lesquelles on a élaboré des vecteurs d'entrée-sortie dans le modèle de Statistiques Canada. Autrement dit, on doit trier les dépenses par industrie (les sondages nous présentent une décomposition des dépenses par catégorie) et par province, pour ensuite les intégrer à un modèle fourni par Statistiques Canada et les soumettre afin d'exécuter le modèle.

- **Construction maritime** – On ne dispose pas des données sur le PIB et sur les extrants pour cette activité, parce qu'il ne s'agit pas exclusivement d'une activité marine. Dans le but d'exécuter le modèle d'entrées-sorties, la construction maritime ferait partie d'une catégorie de construction plus générale, soit autres constructions lourdes et de génie civil (SCIAN 2379), ce qui comprend les activités de construction maritimes et terrestres. Les données sur les dépenses permettant d'exécuter le modèle doivent être compilées à partir de sources variées, incluant les administrations des divers ports (non seulement pour connaître leurs propres données, mais également les dépenses de construction en général dans chacun des ports), le MPO en ce qui concerne les ports pour petits bateaux, le MDN au sujet des dépenses d'immobilisations des bases navales, les provinces et les sociétés de traversiers touchant les dépenses des terminaux, et les offices extracôtiers en ce qui a trait aux dépenses de développement dans le domaine du pétrole et du gaz naturel. Ces sources ne comprendraient pas les dépenses d'immobilisation dans les installations privées, ce qui entraînerait une sous-estimation des impacts globaux sur les activités de construction.
- **Construction navale et fabrication de bateaux** – La valeur de sortie est publiée par Statistiques Canada, même si on a supprimé les données sur certaines années pour des raisons de confidentialité. On peut connaître la valeur des sorties de Statistiques Canada (qui est confidentielle) en consultant en ligne le document CANSIM 301-0006 (pour les années 2004-2006) et les documents CANSIM 301-0003 et 301-0005 en ce qui concerne les années antérieures (http://cansim2.statcan.gc.ca/cgi-win/CNSMCGI.EXE?Lang=E&ArrayId=301-0006&Array_Pick=1&Detail=1&ResultTemplate=CII/CII_&RootDir=CII/). Quant aux données des années qui concernent cette étude, elles sont confidentielles. On a obtenu les données sur les sorties en présentant une demande spéciale à Statistiques Canada.

Même si on utilise uniquement les données des provinces côtières dans l'analyse des impacts, il est possible que ces provinces réalisent des activités de fabrication destinées à des utilisations en eau douce et que les fabricants dans les provinces intérieures s'adonnent à la fabrication à des fins maritimes. Cette source d'erreur sera probablement faible.

En plus des navires et des bateaux, on fabrique également des équipements de navigation et de recherche destinés à des utilisations océaniques. Cependant, ces fabricants n'appartiennent pas à une industrie unique de fabrication marine en vertu du SCIAN. Ils appartiennent plutôt à un regroupement plus large d'industries qui comprend principalement des sociétés produisant des biens destinés au domaine de l'aéronautique. Par conséquent, la valeur des sorties, qui constitue la principale statistique permettant de déterminer les impacts de ces industries, n'est pas disponible.

2. Sources de données par VZGO

VZGO de la baie de Plaisance/Grand Bancs

Tableau 3.1	Note 1	Les estimations des débarquements et de la valeur débarquée des mollusques et crustacés, du poisson de fond et du poisson pélagique proviennent du survol et de l'évaluation sociaux, économiques et culturels qu'on retrouve dans le rapport de la VZGO de BP/GB. Les rapports des quotas et autres renseignements statistiques du MPO sur la zone 3LNOP de l'OPANO ont permis de combler certaines lacunes au niveau des données qu'on retrouve dans ce rapport.
Tableau 3.2	Note 2	Les données sur l'emploi reposent sur les données des demandeurs d'assurance-emploi provenant du survol et de l'évaluation sociaux, économiques et culturels qu'on retrouve dans le rapport de la VZGO de BP/GB. On a utilisé les comptes communautaires pour combler certaines lacunes au niveau des données qu'on retrouve dans ce rapport.
	Note 3	Le nombre de bateaux de pêche enregistrée provient de l'ébauche de rapport de survol et d'évaluation des écosystèmes de la BP/GB.
Tableau 3.3	Note 4	Les chiffres reposent sur la proportion de sites aquacoles dans les zones 3Pn, 3Ps et 3L de l'OPANO par rapport aux montants totaux de la province. Pour connaître la proportion, on a dû procéder à un décompte manuel des sites à partir d'une carte du rapport <i>Newfoundland Seafood Industry Year in Review</i> de 2006.
Tableau 3.4	Note 5	Les données sur l'emploi reposent sur les données des demandeurs d'assurance-emploi provenant du survol et de l'évaluation sociaux, économiques et culturels qu'on retrouve dans le rapport de la VZGO de BP/GB. On a utilisé les comptes communautaires pour combler certaines lacunes au niveau des données qu'on retrouve dans ce rapport.
	Note 6	Le nombre d'usines provient du survol et de l'évaluation sociaux, économiques et culturels qu'on retrouve dans le rapport de la VZGO de BP/GB.
	Note 7	On a estimé la production à partir de la part de la valeur débarquée correspondant à la VZGO.
Tableau 3.5	Note 8	Les données proviennent du site Web de l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtier.
Tableau 3.6	Note 9	Les données proviennent du site Web de l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers.
Tableau 3.7	Note 10	Les données proviennent de Statistiques Canada, <i>Le transport maritime au Canada 2005</i> et sont basées sur les ports qu'on retrouve dans la VZGO de BP/GB.
Tableau 3.8	Note 11	Les estimations proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers. Dans certains cas, on a procédé aux estimations en se basant sur la capacité des navires afin de connaître les données globales touchant les passagers, les véhicules et les employés.

Tableau 3.9	Note 12	Les estimations proviennent du Bureau des ressources et des affaires extérieures, rapport intitulé <i>The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada</i> , 2007.
Tableau 3.10	Note 13	Les données proviennent des rapports de rendement et des perspectives du ministère du Tourisme de la Culture et des Loisirs.
Tableau 3.11	Note 14	Les estimations reposent sur les données provenant de l'enquête du MPO sur la pêche récréative, 2000 et 2005.
Tableau 3.12	Note 15	Statistiques Canada, <i>Enquête sur les voyages des résidents du Canada</i> , 2007; Statistiques Canada <i>Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages</i> , 2000, 2006; Genesis Public Opinion Research Inc. et Smith Gunther Associates, <i>Economic Impact of the Canadian Recreational Boating Industry</i> : 2006. Les données sur la navigation sont disponibles pour 2006 seulement.
Tableau 3.13	Note 16	Les données proviennent du rapport annuel de la St. John's Port Authority 2006.
	Note 17	Les dépenses d'immobilisation de la province proviennent des données fournies par le MPO. L'attribution à la VZGO repose sur une proportion des ports dans la zone touchant le total de la province.
	Note 18	Les données proviennent des renseignements sur les dépenses fournis par le MDN.
	Note 19	Les données proviennent du site Web de l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers.
Tableau 3.14	Note 20	Les données proviennent d'Industrie Canada, http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html
Tableau 3.15	Note 21	On a obtenu les estimations en calculant la proportion des différents facteurs d'attribution particuliers à l'industrie afin de regrouper ainsi les montants des provinces (ces montants ont été fournis par Pêches et Océans Canada et par le ministère de la Défense nationale). MPO : Valeur basée sur un pourcentage de la valeur des débarquements provinciaux (65%). MDN : Valeur basée sur les dépenses de la base de St. John's à l'intérieur de la VZGO (75%).
	Note 22	On a obtenu les estimations en calculant la proportion des différents facteurs d'attribution particuliers à l'industrie afin de regrouper ainsi les montants des provinces (ces montants ont été fournis par divers ministères provinciaux et provenaient des rapports financiers annuels). La proportion totale de 75% est une moyenne pondérée. Ministère des Pêches et de l'Aquaculture : Basé sur un pourcentage de la valeur débarquée et de la valeur de la production aquacole de la province (64%). Ministère des Ressources naturelles : Basé sur un pourcentage des activités d'exploitation et d'extraction de la province (100%). Ministère des Transports et des Travaux : Basé sur un pourcentage du nombre de passagers des traversiers provinciaux (61%). Ministère du Tourisme, de la Culture et des Loisirs : Basé sur un pourcentage des dépenses touristiques de la province dans le domaine des océans (68%). Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers : Basé sur un pourcentage des dépenses touristiques de la province dans le domaine des océans (100%).

GIEPNE

Tableau 4.1	Note 1	Les estimations des débarquements et de la valeur débarquée des principales pêcheries (soit les divers types de mollusques et crustacés, de poisson de fond et de poisson pélagique) proviennent de l'évaluation des données et des renseignements quantitatifs et qualitatifs recueillis dans le rapport d'évaluation et de survol sociaux, économiques et culturels de la Plate-forme Scotian. Les données correspondent à la zone 4VW de l'OPANO.
Tableau 4.2	Note 2	Le nombre d'emplois estimé repose sur les principales pêcheries à l'intérieur de la GIEPNE : crabe des neiges, crevette, homard, pétoncle, poisson de fond et hareng. Les rapports utilisés comprenaient le rapport du CCRH sur le cadre de durabilité du homard de l'Atlantique, l'étude de référencement sur le homard canadien, le survol de l'industrie du crabe des neiges dans l'Atlantique, ainsi que l'impact des frais d'utilisation dans les pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique.
	Note 3	Le nombre de navires estimé repose sur les principales pêcheries à l'intérieur de la GIEPNE : crabe des neiges, crevette, homard, pétoncle, poisson de fond et hareng. Les rapports utilisés comprenaient le rapport du CCRH sur le cadre de durabilité du homard de l'Atlantique, ainsi que plusieurs études de Gardner Pinfold, dont l'étude de référencement sur le homard canadien, le survol de l'industrie du crabe des neiges dans l'Atlantique, ainsi que l'impact des frais d'utilisation dans les pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique.
Tableau 4.3	Note 4	Les données ont été fournies par le ministère des Pêches et de l'Aquaculture de la Nouvelle-Écosse.
Tableau 4.4	Note 5	Les données proviennent du document de Gardner Pinfold intitulé <i>The Nova Scotia Seafood Transformation Sector State of the Industry and Competitiveness Assessment report</i> .
	Note 6	Les données proviennent du document de Gardner Pinfold intitulé <i>The Nova Scotia Seafood Transformation Sector State of the Industry and Competitiveness Assessment report</i> .
	Note 7	On a estimé la production à partir de la part de la valeur débarquée de la VZGO.
Tableau 4.5	Note 8	Les données proviennent des rapports annuels des avantages du projet de Sable en Nouvelle-Écosse et de Statistiques Canada.
Tableau 4.6	Note 9	Les données proviennent du rapport Statistiques Canada, <i>Le transport maritime au Canada</i> , 2005, lequel est basé sur divers ports faisant partie de la VZGO.
Tableau 4.7	Note 10	Les données proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers.
Tableau 4.8	Note 11	Les estimations proviennent du rapport intitulé <i>Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada</i> , 2007.
Tableau 4.9	Note 12	Les données proviennent de la Halifax Port Authority, ministère du Tourisme et du Patrimoine de la Nouvelle-Écosse et de la Sydney Ports Corporation.
Tableau 4.10	Note 13	Les estimations reposent sur les données provenant des <i>Enquêtes sur la pêche récréative</i> du MPO, 2000 et 2005.
Tableau 4.11	Note 14	Statistiques Canada, <i>Enquête sur les voyages des résidents du Canada</i> , 2007; Statistiques Canada <i>Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages</i> , 2000, 2006; Genesis Public Opinion Research Inc. & Smith Gunther Associates, <i>Economic Impact of the Canadian Recreational Boating Industry</i> : 2006. Les données sur la navigation sont disponibles pour 2006 seulement.

Tableau 4.12	Note 15	Les données proviennent du rapport annuel de 2006 de la Halifax Port Authority.
	Note 16	Les dépenses d'immobilisation pour la province proviennent des données fournies par le MPO. L'attribution à la VZGO repose sur une proportion des sites portuaires dans la zone par rapport au total de la province.
	Note 17	Les données proviennent des renseignements sur les dépenses fournis par le MDN.
	Note 18	Les données proviennent des rapports annuels des avantages du projet de Sable en Nouvelle-Écosse.
Tableau 4.13	Note 19	Les données proviennent d'Industrie Canada, http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html
Tableau 4.14	Note 20	<p>On a obtenu les estimations en calculant la proportion des différents facteurs d'attribution particuliers à l'industrie afin de regrouper ainsi les montants des provinces (ces montants ont été fournis par Pêches et Océans Canada et par le ministère de la Défense nationale).</p> <p>MPO : Valeur basée sur un pourcentage de la valeur des débarquements provinciaux (14%).</p> <p>MDN : La GIEPNE a attribué de façon arbitraire une proportion de 25% des activités basée sur les dépenses de la BFC de Halifax et sur l'étendue de la zone par rapport à la côte est.</p>
	Note 21	<p>On a obtenu les estimations en calculant la proportion des différents facteurs d'attribution particuliers à l'industrie afin de regrouper ainsi les montants des provinces (les montants des provinces ont été fournis par les divers ministères provinciaux).</p> <p>Ministère des Pêches et de l'Aquaculture : Basé sur un pourcentage de la valeur débarquée et de la valeur de la production aquacole de la province (13%).</p> <p>Ministère de l'Énergie : Basé sur un pourcentage des activités d'exploitation et d'extraction de la province (100%).</p> <p>Ministère des Transports et du Renouvellement des infrastructures : Basé sur un pourcentage du nombre de passagers des traversiers provinciaux (34%).</p> <p>Ministère du Tourisme, de la Culture et des Loisirs : Basé sur un pourcentage des dépenses touristiques de la province dans le domaine des océans (62%).</p> <p>Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers : Basé sur un pourcentage des dépenses touristiques de la province dans le domaine des océans (100%).</p> <p>Ministère des Ressources naturelles : Basé sur un pourcentage des parcs provinciaux situés à l'intérieur de la VZGO (38%).</p>

GIGSL

Tableau 5.1	Note 1	Les estimations des débarquements et de la valeur débarquée des principales pêcheries (soit les divers types de mollusques et crustacés, de poisson de fond et de poisson pélagique) proviennent du site Web du MPO, incluant les divers rapports des quotas correspondant à la zone 4RST de l'OPANO.
Tableau 5.2	Note 2	Le nombre d'emplois estimé repose sur trois principales pêcheries à l'intérieur de la VZGO : crabe des neiges, crevette et homard. Les rapports utilisés comprenaient le rapport du CCRH sur le cadre de durabilité du homard de l'Atlantique, l'étude de référencement sur le homard canadien, le survol de l'industrie du crabe des neiges dans l'Atlantique, ainsi que l'impact des frais d'utilisation dans les pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique.
	Note 3	Le nombre de navires estimé repose sur les trois principales pêcheries à l'intérieur de la VZGO : crabe des neiges, crevette et homard. Les rapports utilisés comprenaient le rapport du CCRH sur le cadre de durabilité du homard de l'Atlantique, l'étude de référencement sur le homard canadien, le survol de l'industrie du crabe des neiges dans l'Atlantique, ainsi que l'impact des frais d'utilisation dans les pêcheries de l'Atlantique et du Pacifique.
Tableau 5.3	Note 4	Les estimations reposent sur les données fournies par les ministères provinciaux et divers rapports statistiques. Les estimations comprennent les totaux des provinces du Québec et de l'Î.-P.-É., ainsi que les décompositions pour les provinces de T.-N. et L., le N.-B. et la N.-É.
Tableau 5.4	Note 5	Les données proviennent de l'ébauche de rapport intitulé <i>Gulf of St. Lawrence: Human Systems Overview Report</i> .
Tableau 5.5	Note 6	Les estimations reposent sur les données provenant de divers documents de statistiques provinciales et sur les rapports de la VZGO. Les estimations comprennent les totaux des provinces du Québec et de l'Î.-P.-É., ainsi que les décompositions pour les provinces de T.-N. et L., le N.-B. et la N.-É.
	Note 7	La production est estimée à partir de la part de la valeur débarquée de la VZGO.
Tableau 5.6	Note 8	Les données proviennent de Statistiques Canada, <i>Le transport maritime au Canada 2005</i> et sont basées sur les ports qu'on retrouve dans la VZGO. Ces ports sont énumérés dans l'ébauche de rapport intitulé <i>Gulf of St. Lawrence: Human Systems Overview Report</i> .
Tableau 5.7	Note 9	Les estimations proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers. Dans certains cas, on a procédé aux estimations en se basant sur la capacité des navires afin de connaître les données globales touchant les passagers, les véhicules et les employés.
Tableau 5.8	Note 10	Les estimations proviennent du rapport intitulé <i>The Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada, 2007</i> .
Tableau 5.9	Note 11	Les estimations reposent sur les données provenant des <i>Enquêtes sur la pêche récréative</i> du MPO, 2000 et 2005.
Tableau 5.10	Note 12	Statistiques Canada, <i>Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2007</i> ; Statistiques Canada <i>Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages, 2000, 2006</i> ; Genesis Public Opinion Research Inc. & Smith Gunther Associates, <i>Economic Impact of the Canadian Recreational Boating Industry: 2006</i> . Les données sur la navigation sont disponibles pour 2006 seulement.
Tableau 5.11	Note 13	Les données proviennent du rapport annuel des différentes administrations portuaires qu'on retrouve dans la VZGO.
	Note 14	Les dépenses d'immobilisation des 5 provinces proviennent des données fournies par le MPO.
Tableau 5.12	Note 15	Les données proviennent d'Industrie Canada, http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html
Tableau 5.13	Note 16	D'après les données sur les dépenses et l'emploi dans la région du Golfe, au Québec et à Terre-Neuve. Les données de Terre-Neuve reposent sur une proportion des valeurs débarquées dans les provinces (9%).

	Note 17	<p>On a obtenu les estimations en calculant la proportion des différents facteurs d'attribution particuliers à l'industrie afin de regrouper ainsi les montants des provinces (les montants des provinces ont été fournis par les divers ministères provinciaux et proviennent des rapports financiers annuels).</p> <p>Ministère des Pêches et de l'Aquaculture : Basé sur un pourcentage de la valeur débarquée et de la valeur de la production aquacole de la province (25%).</p> <p>Ministère des Ressources naturelles : Basé sur un pourcentage des activités d'exploitation et d'extraction de la province (23%).</p> <p>Ministère des Transports : Basé sur un pourcentage du nombre de passagers des traversiers provinciaux (78%).</p> <p>Ministère du Tourisme : Basé sur un pourcentage des dépenses touristiques de la province dans le domaine des océans (53%).</p>
--	----------------	---

VZGO de la mer de Beaufort

Tableau 6.1	Note 1	Les données proviennent du rapport sur l'économie maritime des T.N.-O. et du Nunavut.
Tableau 6.2	Note 2	Les données proviennent des rapports annuels de Pétrole et gaz du Nord du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.
Tableau 6.3	Note 3	Les données proviennent des rapports annuels de Pétrole et gaz du Nord du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.
Tableau 6.4	Note 4	Les données proviennent de Statistiques Canada, <i>Le transport maritime au Canada 2005</i> et sont basées sur certains ports choisis dans la VZGO.
Tableau 6.5	Note 5	Les estimations reposent sur les données provenant de Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2006. Ce sondage annuel identifie sept activités marines précises en plus d'établir des liens entre les dépenses quotidiennes moyennes et le nombre de jours consacrés à ces activités (d'après les résultats du sondage) à l'intérieur de la VZGO, permettant ainsi d'estimer les niveaux de dépenses.
Tableau 6.6	Note 6	Les données sur les dépenses et l'emploi au fédéral proviennent du ministère des Pêches et des Océans Canada.
	Note 7	Les données sur les dépenses et l'emploi des territoires proviennent de sources ministérielles variées dans les T.N.-O.

ZGICNP

Tableau 7.1	Note 1	Les estimations de la valeur débarquée proviennent des rapports de 2006 intitulés <i>British Columbia Seafood Industry Year in Review</i> et <i>Marine Use Analysis of the Pacific North Coast</i> .
Tableau 7.2	Note 2	Les données sur l'emploi sont basées sur un pourcentage de la valeur débarquée de toutes les espèces à l'intérieur de la VZGO.
Tableau 7.2	Note 3	Le nombre de bateaux de pêche enregistrés repose sur un pourcentage de la valeur débarquée de toutes les espèces à la grandeur de la VZGO.
Tableau 7.3	Note 4	Les estimations reposent sur les données provenant du rapport intitulé <i>Economic Contribution of the Ocean Sector in British Columbia, Marine Use Analysis of the Pacific North Coast</i> , ainsi que des données du ministère de l'Environnement de la C.-B.
Tableau 7.4	Note 5	Les estimations reposent sur un pourcentage des installations situées à l'intérieur de la VZGO.

	Note 6	Les estimations reposent sur un pourcentage des installations situées à l'intérieur de la VZGO.
	Note 7	La production est estimée à partir de la part de la valeur débarquée de la VZGO.
Tableau 7.5	Note 8	Les données proviennent de Statistiques Canada, <i>Le transport maritime au Canada 2005</i> et sont basées sur certains ports choisis dans la VZGO.
Tableau 7.6	Note 9	Les estimations proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers. Celles-ci reposaient sur un pourcentage de la capacité des navires.
Tableau 7.7	Note 10	Les estimations proviennent du rapport de 2007 portant sur la contribution économique de l'industrie internationale des croisières au Canada.
Tableau 7.8	Note 11	Les estimations proviennent du rapport de 2007 portant sur la contribution économique de l'industrie internationale des croisières au Canada.
Tableau 7.9	Note 12	Les estimations reposent sur les données provenant des <i>Enquêtes sur la pêche récréative</i> du MPO, 2000 et 2005.
Tableau 7.10	Note 13	Statistiques Canada, <i>Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2007</i> ; Statistiques Canada <i>Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages, 2000, 2006</i> ; Genesis Public Opinion Research Inc. & Smith Gunther Associates, <i>Economic Impact of the Canadian Recreational Boating Industry: 2006</i> . Les données sur la navigation sont disponibles pour 2006 seulement.
Tableau 7.11	Note 14	Les données proviennent du rapport annuel de 2006 de la Prince Rupert Port Authority.
	Note 15	Les données proviennent du rapport d'analyse des utilisations marines sur la Côte nord du Pacifique.
	Note 16	Les données proviennent des rapports annuels de BC Ferries.
Tableau 7.12	Note 17	Les données proviennent d'Industrie Canada, http://www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis33661este.html
Tableau 7.13	Note 18	On a obtenu les estimations en calculant la proportion des différents facteurs d'attribution particuliers à l'industrie afin de regrouper ainsi les montants des provinces (ces montants ont été fournis par Pêches et Océans Canada et par le ministère de la Défense nationale). MPO : Valeur basée sur un pourcentage de la valeur des débarquements provinciaux (67%). MDN : Valeur basée sur le nombre de bases à l'intérieur de la VZGO (0%).
	Note 19	On a obtenu les estimations en calculant la proportion des différents facteurs d'attribution particuliers à l'industrie afin de regrouper ainsi les montants des provinces (les montants des provinces proviennent des divers ministères provinciaux et des rapports financiers annuels). Ministère de l'Agriculture et des Terres : Basé sur un pourcentage de la valeur de la production aquacole (20%). Ministère de l'Environnement : Basé sur un pourcentage de la valeur débarquée de la province (67%). Ministère des Transports : Basé sur un pourcentage du nombre de passagers des traversiers provinciaux (6%). Ministère du Tourisme : Basé sur un pourcentage des dépenses touristiques de la province dans le domaine des océans (10%). Ministère du Développement économique : Basé sur un pourcentage de la valeur débarquée et de la valeur de la production aquacole de la province (41%). Autres : Basé sur un pourcentage de la valeur débarquée et de la valeur de la production aquacole de la province (41%).

ANNEXE 2 : ATTRIBUTION DES IMPACTS

1. VZGO de BP/GB

Pêche (2006)

	Valeur des débarquements (000 \$)
VZGO de BP/GB	304 000
TNL	469 000
Facteur de répartition des impacts	65%

Les estimations proviennent du rapport d'évaluation et de survol social, économique et culturel de la VZGO de BP/GB.

Aquaculture (2006)

	Valeur de production (millions de \$)
VZGO de BP/GB	30,0
TNL	52,0
Facteur de répartition des impacts	58%

Ces chiffres reposent sur la proportion des sites aquacoles situés dans les zones 3Pn, 3Ps et 3L de l'OPANO par rapport aux chiffres globaux.

Transformation (2006)

	Production (millions de \$)
VZGO de BP/GB	565
TNL	870
Facteur de répartition des impacts	65%

Les données sur la valeur de production proviennent de Statistiques Canada 301-0006, alors que la part de la VZGO repose sur la valeur des débarquements.

Exploration et extraction (2006)

VZGO de BP/GB	
TNL	
Facteur de répartition des impacts	100%

100% des extrants résultant de l'extraction et l'exploration sont survenus à l'intérieur de la VZGO en 2006.

Fret (2005)

	Milliers de tonnes de marchandises
LOMA	57 144
TNL	60 190
Facteur de répartition des impacts	95%

Les données proviennent de Statistiques Canada, *Le transport maritime au Canada*, 2005, et sont basées sur les ports qu'on retrouve dans la VZGO de BP/GB.

Traversiers (2006)

	Passagers
VZGO de BP/GB	700 000
TNL	1 151 927
Facteur de répartition des impacts	61%

Les estimations proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers.

Navires de croisière (2006)

	Dépenses (millions de \$)
VZGO de BP/GB	1,5
TNL	3
Facteur de répartition des impacts	50%

Les estimations proviennent des données particulières aux ports qu'on retrouve dans le rapport de BREA intitulé *Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada*, 2007.

Pêche récréative en mer (2006)

	Dépenses (millions de \$)
VZGO de BP/GB	24
TNL	40
Facteur de répartition des impacts	60%

Les estimations reposent sur les données de pêche de chacune des zones qu'on retrouve dans les *Enquêtes sur la pêche récréatives* de 2000 et 2005 du MPO.

Tourisme côtier (2006)

	Dépenses (millions de \$)
VZGO de BP/GB	137
TNL	190
Facteur de répartition des impacts	72%

D'après une moyenne pondérée par type d'activité, alors que les attributions proviennent de divers documents, dont le recensement des données de district dans l'*Enquête sur les voyages des résidents du Canada*, 2007 de Statistiques Canada et des données de la population sur les loisirs et la navigation sur les côtes.

Ports (2006)

	Dépenses d'immobilisation (millions de \$)
Port de St. John's	2,3
TNL	2,3
Facteur de répartition des impacts	100%

Les données proviennent du rapport annuel de 2006 de la St. John's Port Authority.

Ports pour petits bateaux (2006)

	Nombre de ports
VZGO de BP/GB	205
TNL	379
Facteur de répartition des impacts	54%

Données fournies par le MPO.

Défense nationale (2006)

	Dépenses d'immobilisations (millions de \$)
MDN-St. John's	4,0
TNL	4,0
Facteur de répartition des impacts	100%

Les données proviennent des renseignements sur les dépenses fournis par le MDN.

Pétrole et gaz naturel (moyenne de 5 ans 2002-2006)

	Dépenses d'immobilisations (millions de \$)
VZGO de BP/GB	150
TNL	150
Facteur de répartition des impacts	100%

Les données proviennent du site Web de l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers.

Construction navale et fabrication de bateaux (2006)

	Nombre de sociétés
VZGO de BP/GB	14
TNL	34
Facteur de répartition des impacts	41%

Les données proviennent du site Web d'Industrie Canada et d'une communication avec les principales associations et divers ministères du gouvernement.

Services gouvernementaux (2006)

	% des dépenses
MDN	75%
MPO	65%
Autres ministères fédéraux	86%
Provinces	57%

Les facteurs de répartition des impacts représentent des estimations des dépenses effectuées par chaque ministère dans la VZGO (avec des moyennes pondérées pour les autres ministères fédéraux et provinciaux). Lorsque possible, on a établi un lien entre les estimations des dépenses des ministères et le niveau d'activités industrielles dans la VZGO dont le ministère est responsable (soit le MPO et les pêcheries commerciales). L'attribution du MDN est facultative, parce qu'il n'existe aucun fondement pour cette attribution.

Universités et ONGE (2006)

	Dépenses (millions de \$)
BP/GB	23,3
TNL	46,5
Facteur de répartition des impacts	50%

On ne dispose pas de données particulières à la VZGO. Le facteur d'attribution est théorique en raison de l'emplacement des institutions et des ONGE, ainsi que du niveau élevé d'activités économiques dans la BP/GB.

2. GIEPNE

Pêche (2006)

	Valeur des débarquements (000 \$)
GIEPNE	89 000
N.-É.	657 000
Facteur de répartition des impacts	14%

Les estimations proviennent de l'évaluation des données quantitatives et qualitatives, ainsi que du rapport d'évaluation et de survol social, économique et culturel de la Plate-forme Scotian. Ces données correspondent à la zone 4VW de l'OPANO.

Aquaculture (2006)

	Valeur de production (000 \$)
GIEPNE	2 450
N.-É.	35 000
Facteur de répartition des impacts	7%

Ces données sont fournies par le ministère des Pêches et de l'aquaculture de la Nouvelle-Écosse.

Transformation (2006)

	Production (millions de \$)
GIEPNE	126
N.-É.	899
Facteur de répartition des impacts	14%

Les données sur la valeur de production proviennent de Statistiques Canada 301-0006, alors que la part de la VZGO repose sur la valeur des débarquements.

Exploration et extraction (2006)

	Production (millions de \$)
GIEPNE	1 014
N.-É.	1 014
Facteur de répartition des impacts	100%

100% des extraits résultant de l'extraction et l'exploration sont survenus à l'intérieur de la VZGO en 2006.

Fret (2005)

	Milliers de tonnes de marchandises
GIEPNE	47 946
N.-É.	51 743
Facteur de répartition des impacts	93%

Les données proviennent de Statistiques Canada, *Le transport maritime au Canada*, 2005, et sont basées sur les ports qu'on retrouve dans la VZGO.

Traversiers (2006)

	Passagers
GIEPNE	405 336
N.-É.	1 205 336
Facteur de répartition des impacts	34%

Les estimations proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers.

Navires de croisière (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIEPNE	34
N.-É.	34
Facteur de répartition des impacts	100%

Les estimations proviennent des données particulières aux ports qu'on retrouve dans le rapport de BREA intitulé *Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada*, 2007. Les deux ports d'escale, soit Halifax et Sydney, font partie de la VZGO.

Pêche récréative en mer (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIEPNE	8
N.-É.	20
Facteur de répartition des impacts	40%

Les estimations reposent sur les données de pêche de chacune des zones qu'on retrouve dans les *Enquêtes sur la pêche récréatives* de 2000 et 2005 du MPO.

Tourisme côtier (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIEPNE	220
N.-É.	367
Facteur de répartition des impacts	60%

D'après une moyenne pondérée par type d'activité, alors que les attributions proviennent de divers documents, dont le recensement des données de district dans l'*Enquête sur les voyages des résidents du Canada*, 2007 de Statistiques Canada et les données de la population sur les loisirs et la navigation sur les côtes.

Ports (moyenne de 5 ans de 2002-2006)

	Dépenses d'immobilisation (millions de \$)
Port of Halifax	11,3
N.-É.	11,3
Facteur de répartition des impacts	100%

Les données proviennent des rapports annuels de la Halifax Port Authority.

Ports pour petits bateaux (2006)

	Nombre de ports
GIEPNE	45
N.-É.	187
Facteur de répartition des impacts	24%

Données fournies par le MPO.

Défense nationale (moyenne de 5 ans de 2002-2006)

	Dépenses d'immobilisation (millions de \$)
MDN	45,0
N.-É.	45,0
Facteur de répartition des impacts	100%

Les données proviennent des renseignements sur les dépenses fournis par le MDN.

Pétrole et gaz naturel (moyenne de 5 ans de 2002-2006)

	Dépenses d'immobilisations (millions de \$)
GIEPNE	95
N.-É.	95
Facteur de répartition des impacts	100%

Les données proviennent des rapports des avantages du projet de Sable en Nouvelle-Écosse.

Construction navale et fabrication de bateaux (2006)

	Nombre de sociétés
GIEPNE	32
N.-É.	63
Facteur de répartition des impacts	50%

Les données proviennent du site Web d'Industrie Canada et d'une communication avec les principales associations et divers ministères du gouvernement.

Services gouvernementaux (2006)

	% des dépenses
MDN	25%
MPO	14%
Autres ministères fédéraux	31%
Provinces	55%

Les facteurs de répartition des impacts représentent des estimations des dépenses effectuées par chaque ministère dans la VZGO (avec des moyennes pondérées pour les autres ministères fédéraux et provinciaux). Lorsque possible, on a établi un lien entre les estimations des dépenses des ministères et le niveau d'activités industrielles dans la VZGO dont le ministère est responsable (soit le MPO et les pêcheries commerciales). L'attribution du MDN est facultative, parce qu'il n'existe aucun fondement pour cette attribution.

Universités et ONGE (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIEPNE	5,5
N.-É.	22,1
Facteur de répartition des impacts	25%

On ne dispose pas de données particulières à la VZGO. Le facteur d'attribution est théorique en raison de l'emplacement des institutions et des ONGE, ainsi que du niveau élevé d'activités économiques dans la GIEPNE.

3. GIGSL**Pêche (2006)**

	Valeur des débarquements (000 \$)
GIGSL	444 000
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL et QC	1 531 845
Facteur de répartition des impacts	29%

Les estimations proviennent du site Web du MPO, incluant divers rapports sur les quotas qui correspondent à la zone 4RST de l'OPANO.

Aquaculture (2006)

	Valeur de production (000 \$)
GIGSL	39,000
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	421,400
Facteur de répartition des impacts	9%

Les estimations reposent sur les données provenant des ministères provinciaux et de plusieurs rapports statistiques. Les estimations comprennent les totaux du QC et de l'ÎPÉ, ainsi que des décompositions pour les provinces de TNL, NB et la NÉ.

Transformation (2006)

	Production (millions de \$)
GIGSL	938
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	3 235
Facteur de répartition des impacts	29%

Les données sur la valeur de production proviennent de Statistiques Canada 301-0006, alors que la part de la VZGO repose sur la valeur des débarquements.

Fret (2005)

	Milliers de tonnes de marchandises
GIGSL	61 000
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	257 472
Facteur de répartition des impacts	24%

Les données proviennent de Statistiques Canada, *Le transport maritime au Canada*, 2005, et sont basées sur les ports qu'on retrouve dans la GIGSL.

Traversiers (2006)

	Milliers de passagers
GIGSL	6 000
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	7 700
Facteur de répartition des impacts	78%

Les estimations proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers.

Navires de croisière (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIGSL	35
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	57
Facteur de répartition des impacts	61%

Les estimations proviennent des données particulières aux ports qu'on retrouve dans le rapport de BREIA intitulé *Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada*, 2007.

Pêche récréative en mer (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIGSL	65
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	116
Facteur de répartition des impacts	56%

Les estimations reposent sur les données de pêche de chacune des zones qu'on retrouve dans les *Enquêtes sur la pêche récréatives* de 2000 et 2005 du MPO.

Tourisme côtier (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIGSL	722
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	1 417
Facteur de répartition des impacts	51%

D'après une moyenne pondérée par type d'activité, alors que les attributions proviennent de divers documents, dont le recensement des données de district dans l'*Enquête sur les voyages des résidents du Canada*, 2007 de Statistiques Canada et des données de la population sur les loisirs et la navigation sur les côtes.

Ports (moyenne de 5 ans de 2002-2006)

	Dépenses d'immobilisation (millions de \$)
Principaux ports de la VZGO	5,5
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	51,6
Facteur de répartition des impacts	11%

Les données proviennent des rapports annuels des différentes administrations portuaires à l'intérieur de la VZGO.

Ports pour petits bateaux (2006)

	Dépenses d'immobilisation (millions de \$)
GIGSL	6.6
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	23.9
Facteur de répartition des impacts	28%

Données fournies par le MPO.

Construction navale et fabrication de bateaux (2006)

	Nombre de sociétés
GIGSL	104
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	252
Facteur de répartition des impacts	41%

Les données reposent sur le nombre de fabricants de navires et de bateaux dans la VZGO et on les a obtenues en communiquant avec les principales associations et les ministères du gouvernement.

Services gouvernementaux (2006)

	% des dépenses
MDN	0%
MPO	38%
Autres ministères fédéraux	14%
Provinces	24%

Les facteurs de répartition des impacts représentent des estimations des dépenses effectuées par chaque ministère dans la VZGO (avec des moyennes pondérées pour les autres ministères fédéraux et provinciaux). Lorsque possible, on a établi un lien entre les estimations des dépenses des ministères et le niveau d'activités industrielles dans la VZGO dont le ministère est responsable (soit le MPO et les pêcheries commerciales). L'attribution du MDN est facultative, parce qu'il n'existe aucun fondement pour cette attribution.

Universités et ONGE (2006)

	Dépenses (millions de \$)
GIGSL	18.5
NÉ, NB, ÎPÉ, TNL ET QC	73,991
Facteur de répartition des impacts	25%

On ne dispose pas de données particulières à la VZGO. Le facteur d'attribution est théorique en raison de l'emplacement des institutions et des ONGE, ainsi que du niveau élevé d'activités économiques dans la ZGICNP.

4. VZGO de la mer de Beaufort

Pêche de subsistance (fin des années 1990)

	Valeur (millions de \$)
VZGO de la mer de Beaufort	3,4
T.N.-O.	3,4
Facteur de répartition des impacts	100%

Les données proviennent du rapport sur l'écart maritime des T.N.-O. et du Nunavut.

Fret (2005)

	Milliers de tonnes de marchandises
VZGO de la mer de Beaufort	24
NWT	36,9
Facteur de répartition des impacts	65%

Les données proviennent de Statistiques Canada, *Le transport maritime au Canada*, 2005, et sont basées sur les ports qu'on retrouve dans la VZGO.

Tourisme côtier (2006)

	Dépenses (millions de \$)
VZGO de la mer de Beaufort	470
NWT	470
Facteur de répartition des impacts	100%

Les estimations reposent sur les données provenant de Statistiques Canada, Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2006.

Services gouvernementaux (2006)

VZGO de la mer de Beaufort	
NWT	
Facteur de répartition des impacts	100%

Le facteur de répartition des impacts totaux représente une moyenne pondérée des dépenses de chaque ministère à l'intérieur de la VZGO. Les estimations des dépenses des ministères sont liées au niveau d'activités de la VZGO par l'industrie dont le ministère est responsable (comme le MPO et la pêche commerciale).

5. ZGICNP

Pêche (2006)

	Valeur des débarquements (000 \$)
ZGICNP	217 300
C.-B.	324 327
Facteur de répartition des impacts	67%

Les estimations reposent sur les données des débarquements et sur les rapports d'analyse des utilisations marines sur la Côte nord du Pacifique.

Aquaculture (2006)

	Valeur de production (000 \$)
ZGICNP	85 500
C.-B.	427 466
Facteur de répartition des impacts	20%

Les estimations reposent sur la contribution économique du secteur des Océans en Colombie-Britannique, sur le rapport d'analyse des utilisations marines sur la Côte nord du Pacifique, ainsi que sur les données du ministère de l'Environnement de la C.-B.

Transformation (2006)

	Production (millions de \$)
ZGICNP	487 585
C.-B.	727 739
Facteur de répartition des impacts	67%

Les données sur la valeur de production proviennent de Statistiques Canada 301-0006, alors que la part de la VZGO repose sur la valeur des débarquements.

Fret (2005)

	Milliers de tonnes de marchandises
ZGICNP	6 950
C.-B.	133 057
Facteur de répartition des impacts	5%

Les données proviennent de Statistiques Canada, *Le transport maritime au Canada*, 2005, et sont basées sur les ports qu'on retrouve dans la ZGICNP.

Traversiers (2006)

	Milliers de passagers
ZGICNP	1 900
C.-B.	30 000
Facteur de répartition des impacts	6%

Les estimations proviennent du rapport annuel de 2006 de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers et étaient basées sur un pourcentage de la capacité des navires.

Navires de croisière (2006)

	Dépenses (millions de \$)
ZGICNP	4
C.-B.	408
Facteur de répartition des impacts	1%

Les estimations proviennent des données particulières aux ports qu'on retrouve dans le rapport de BREIA intitulé *Economic Contribution of the International Cruise Industry in Canada*, 2007.

Pêche récréative en mer (2006)

	Dépenses (millions de \$)
ZGICNP	180
C.-B.	662
Facteur de répartition des impacts	27%

Les estimations reposent sur les données de pêche de chacune des zones qu'on retrouve dans les *Enquêtes sur la pêche récréatives* de 2000 et 2005 du MPO.

Tourisme côtier (2006)

	Dépenses (millions de \$)
ZGICNP	50
C.-B.	1 674
Facteur de répartition des impacts	3%

D'après une moyenne pondérée par type d'activité, alors que les attributions proviennent de divers documents, dont le recensement des données de district dans l'*Enquête sur les voyages des résidents du Canada, 2007* de Statistiques Canada et les données de la population sur les loisirs et la navigation sur les côtes.

Ports (moyenne de 5 ans de 2002-2006)

	Dépenses (millions de \$)
Prince Rupert	18,4
C.-B.	43,5
Facteur de répartition des impacts	42%

Données fournies par plusieurs administrations portuaires, dont Prince Rupert, Vancouver, Nanaimo et Port Alberni.

Ports pour petits bateaux (moyenne de 5 ans de 2002-2006)

	Dépenses (millions de \$)
ZGICNP	1,2
C.-B.	3,4
Facteur de répartition des impacts	30%

Données fournies par le MPO.

BC Ferries (moyenne de 5 ans de 2002-2006)

	Milliers de passagers
ZGICNP	1 900
C.-B.	30 000
Facteur de répartition des impacts	6%

Aux fins de la répartition des impacts, on utilise dans ce rapport les données sur les passagers pour indiquer la distribution des dépenses consacrées aux immobilisations. En appliquant un taux de 6% pour les dépenses moyennes sur une période de 5 ans, soit 57,6 millions de dollars, on se retrouve avec près de 3,4 millions de dollars dans la ZGICNP.

Construction navale et fabrication de bateaux (2006)

	Nombre de sociétés
ZGICNP	0
C.-B.	333
Facteur de répartition des impacts	0%

Les données proviennent du site Web d'Industrie Canada et d'une communication avec les principales associations et divers ministères du gouvernement. D'après l'information recueillie, on ne retrouve aucune société de construction navale et de fabrication de bateaux dans la VZGO.

Services gouvernementaux (2006)

	% des dépenses
MDN	25%
MPO	67%
Autres ministères fédéraux	20%
Provinces	16%

Les facteurs de répartition des impacts représentent des estimations des dépenses effectuées par chaque ministère dans la VZGO (avec des moyennes pondérées pour les autres ministères fédéraux et provinciaux). Lorsque possible, on a établi un lien entre les estimations des dépenses des ministères et le niveau d'activités industrielles dans la VZGO dont le ministère est responsable (soit le MPO et les pêcheries commerciales). L'attribution du MDN est facultative, parce qu'il n'existe aucun fondement pour cette attribution.

Universités et ONGE (2006)

	Dépenses (millions de \$)
ZGICNP	15,5
C.-B.	77,8
Facteur de répartition des impacts	20%

On ne dispose pas de données particulières à la VZGO. Le facteur d'attribution est théorique en raison de l'emplacement des institutions et des ONGE, ainsi que du niveau élevé d'activités économiques dans la ZGICNP.

Tableau A2-1: Facteurs d'attribution des dépenses de la VZGO par ministère fédéral et provincial

	PB/GB		GIEPNE			GIGSL			ZGICNP			
	Dépenses totales dans la province	Facteur d'attribution de la VZGO (%)	Dépenses de la VZGO	Dépenses totales dans la province	Facteur d'attribution de la VZGO (%)	Dépenses de la VZGO	Total d'attribution de la VZGO (%)	Dépenses de la VZGO	Dépenses totales dans la province	Facteur d'attribution de la VZGO (%)	Dépenses de la VZGO	
Ministères fédéraux												
Ministère de la Défense nationale (1)	55,400	0.75	41,550	863,800	0.50	431,900			550,225	0.25	137,556	
Pêches et Océans Canada (2)	199,940	0.65	129,961	235,545	0.14	32,976	694,072	0.38	266,380	302,648	0.67	202,774
Autres ministères du fédéral												
Transports Canada (3)	4,750	0.90	4,275	5,495	0.95	5,052	36,700	0.10	3,670	13,100	0.10	1,310
Ressources naturelles Canada (4)	1,960	1.00	1,960	19,600	0.15	2,940	24,000	0.04	960	2,000	0.00	0
Agence canadienne d'inspection des aliments (5)	1,940	0.65	1,261	2,545	0.14	356	9,600	0.50	4,800	2,750	0.67	1,843
Environnement Canada (6)	750	0.75	563	1,800	0.50	900	4,300	0.25	1,075	6,000	0.25	1,500
Moyenne pondérée des autres ministères/organismes fédéraux/provinciaux	9,400	0.86	8,059	29,440	0.31	9,248	74,600	0.14	10,505	23,850	0.20	4,653
Pêches et Aquaculture (7)	9,521	0.65	6,189	6,107	0.14	855	30,250	0.40	12,100	18,200	0.67	12,194
Tourisme (8)	3,643	0.68	2,477	7,202	0.62	4,465	19,270	0.50	9,635	16,420	0.10	1,642
Ressources naturelles/Énergie (9)	3,758	1.00	3,758	8,040	1.00	8,040	11,800	0.00	0	12,760	0.41	5,232
Transports (10)	12,135	0.05	607	7,414	0.05	371	19,560	0.05	978	108,400	0.05	5,420
Office des hydrocarbures extracôtiers (11)	8,331	1.00	8,331	4,875	1.00	4,875						
Moyenne provinciale pondérée	37,388	0.57	21,362	33,638	0.55	18,606	80,880	0.28	22,713	155,780	0.16	24,488
Dépenses totales	302,128	0.67	200,931	1,162,423	0.42	492,731	849,552	0.35	299,598	1,032,503	0.36	369,471

Nota

1. Le MDN est incapable de fournir les estimations des dépenses par VZGO. L'attribution est quelque peu arbitraire, mais elle dépend de l'emplacement de la base à l'intérieur de la VZGO et du niveau théorique des activités dans la VZGO par rapport à l'ensemble des côtes.
2. Attribution basée sur la proportion des débarquements commerciaux de la VZGO pour la BP/GP, la GIEPNE et la ZGICNP; d'après les dépenses régionales du MPO pour la GIGSL (Québec, Golfe et 10% de Terre-Neuve).
3. Attribution basée sur la proportion des activités des cargos/traversiers à l'intérieur de la VZGO. Aucune base permettant de calculer la valeur pondérée de la valeur de sortie des cargaisons par rapport aux passagers n'est disponible. Compte tenu de la nature des activités, on prend pour acquis que les activités de transport de marchandises dominent.
4. Attribution basée sur les estimations du ministère concernant les activités à l'intérieur de la VZGO.
5. Attribution basée sur la proportion des débarquements commerciaux en provenance de la VZGO.
6. EC est incapable de produire des estimations des dépenses pas VZGO. Cette attribution est théorique.
7. Attribution basée sur la proportion des débarquements commerciaux en provenance de la VZGO.
8. Basé sur la moyenne pondérée par type d'activité, alors que les attributions reposent sur la répartition géographique (district de recensement) des données du sondage (touristes) et sur la distribution de la population (résidents).
9. Toutes les activités en mer se déroulent à l'intérieur de VZGO.
10. Cette attribution ne tient compte que des coûts d'administration associés au passage de traversiers à l'intérieur des VZGO. Les subventions versées aux traversiers se reflètent dans les recettes de ce secteur apparaissant dans la rubrique sur le transport maritime.
11. Toutes les activités en mer se déroulent à l'intérieur de la PB/GB ou de la zone de GIEPNE.

ANNEXE 3: MULTIPLICATEURS DE L'IMPACT ÉCONOMIQUE DES ACTIVITÉS DANS LE DOMAINE MARITIME

Terre-Neuve et Labrador

Activité maritime	PIB*			Emplois**			Revenus*		
	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit	Direct	Indirect	Induit
Pêche	0.43	0.12	0.12	4.66	1.95	1.39	0.29	0.06	0.09
Aquaculture	0.45	0.19	0.14	4.83	2.68	1.58	0.12	0.09	0.05
Transformation du poisson	0.25	0.33	0.13	5.30	4.64	2.09	0.17	0.11	0.07
Exploration/extraction du pétrole et du gaz naturel	0.85	0.11	0.01	0.35	0.16	0.11	0.023	0.008	0.01
Activités de soutien dans le domaine du pétrole et du gaz naturel	0.46	0.19	0.14	4.00	2.42	1.35	0.19	0.07	0.06
Transport maritime	0.35	0.13	0.11	7.00	2.6	2.02	0.3	0.06	0.09
Activités de soutien au transport	0.55	0.1	0.14	11.50	2.72	2.99	0.41	0.06	0.12
Tourisme et loisirs	0.4	0.3	0.15	11.00	6	3.57	0.28	0.22	0.13
Construction d'installations pétrolières et gazières	0.45	0.1	0.12	3.50	1.77	1.11	0.25	0.06	0.08
Construction de ports	0.4	0.2	0.13	6.00	2	1.68	0.26	0.07	0.08
Construction navale	0.47	0.08	0.12	11.65	1.37	2.73	0.34	0.03	0.09
Fabrication de bateaux	0.41	0.08	0.11	12.50	1.44	2.93	0.42	0.03	0.11
Défense nationale	0.45	0.35	0.18	5.45	2.5	1.67	0.45	0.07	0.13
Pêches et Océans	0.48	0.27	0.17	7.10	0.91	1.68	0.48	0.07	0.14
Autres ministères fédéraux	0.66	0.12	0.17	6.82	2.22	1.90	0.66	0.07	0.18
Ministères provinciaux	0.7	0.13	0.18	6.14	2.9	1.90	0.7	0.15	0.21
Universités	0.7	0.13	0.18	9.50	2.28	2.47	0.55	0.06	0.15
ONGE	0.65	0.06	0.16	10.00	3.54	3.26	0.4	0.1	0.13

*Impact par dollar de production de l'industrie. **Impact par million de dollars de production de l'industrie.

Source : Statistiques Canada

Nouvelle-Écosse

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

*Impact par dollar de production de l'industrie. **Impact par million de dollars de production de l'industrie.

Source : Statistiques Canada

Nouveau-Brunswick

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

*Impact par dollar de production de l'industrie. **Impact par million de dollars de production de l'industrie.

Source : Statistiques Canada

Île-du-Prince-Édouard

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

*Impact par dollar de production de l'industrie. **Impact par million de dollars de production de l'industrie.

Source : Statistiques Canada

Québec

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

*Impact par dollar de production de l'industrie. **Impact par million de dollars de production de l'industrie.

Source : Statistiques Canada

Colombie-Britannique

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

*Impact par dollar de production de l'industrie. **Impact par million de dollars de production de l'industrie.

Source : Statistiques Canada