

L'impact économique du secteur océanique au Nouveau-Brunswick : 2003-2008



L'impact économique du secteur océanique au Nouveau-Brunswick 2003 – 2008

Préparé pour



Government
of Canada

Gouvernement
du Canada

Pêches et Océans Canada



**Ministères de l'Agriculture,
Aquaculture et Pêches,
Nouveau-Brunswick**

Équipe d'étude

*Michael Gardner et Gregor MacAskill,
Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick*

Novembre 2010

REMERCIEMENTS

Gardner Pinfold désire remercier tous ceux et celles qui ont contribué à cette étude.

La participation de ministères fédéraux et provinciaux ainsi que des instituts de recherche qui nous ont offert leurs dossiers pour que nous puissions avoir les données nécessaires est fortement appréciée.

Nous voulons aussi remercier les membres du comité directeur qui ont su bien nous guider et qui nous ont offert de commentaires bien réfléchis à la longueur de l'étude. Un gros merci à Edward Olale qui a présidé le comité et qui a fait en sorte que le projet se réalise d'une façon expéditive.

Comité directeur :

- ❑ Edward Olale (Président), Politique et Planification, Ministère de l'Agriculture, Aquaculture et Pêches, N.-B.
- ❑ Jason Naug, Division de la gestion côtière et des océans, Pêches et Océans. Canada
- ❑ Matthew Hardy, Direction des Océans et de l'habitat, Pêches et Océans. Canada
- ❑ Pierre Mallet, Direction des Océans et de l'habitat, Pêches et Océans. Canada
- ❑ Ray MacIsaac, Direction des Océans et de l'habitat, Pêches et Océans Canada
- ❑ Russell Henry, Direction des politiques et de la planification, Ministère de l'Agriculture, Aquaculture et Pêches, N.-B.
- ❑ Suzanne Leger, Direction des politiques et des services économiques, Pêches et Océans Canada
- ❑ Tony Gaudet, Direction des politiques et des services économiques, Pêches et Océans Canada

Les erreurs et les omissions sont la responsabilité des consultants.

TABLE DE MATIÈRE

SOMMAIRE	III
1. Introduction	iii
2. Impacts économiques	iii
3. Contributions à l'économie du Nouveau-Brunswick	iii
4. Comparaison des dépenses de 2008 avec celles de 1995-97	iv
5. Le contexte de la région de l'Atlantique	iv
6. Vers l'avenir	v
I VUE D'ENSEMBLE	1
1. Pourquoi cette mise à jour?	1
2. L'économie océanique	1
3. Méthodologie	2
II ACTIVITÉS OCÉANIQUES NOUVEAU BRUNSWICK	5
1. Survol	5
2. Pêches commerciales	7
3. Aquaculture	8
4. Transformation de fruits de mer	11
5. Transport maritime	13
6. Tourisme et loisirs océaniques	15
7. Construction maritime	17
8. Construction navale et construction de bateaux	19
9. Gouvernements et organisations non gouvernementales	20
III IMPACTS ÉCONOMIQUES 2008	23
1. Impacts économiques par activité océanique	23
2. Activité océanique et l'économie du Nouveau-Brunswick	25
3. Impacts par activités	27
4. La comparaison de la valeur des produits:2008 vs. la moyenne 1995-97	28
5. Contexte de la région de l'Atlantique	30
IV PERSPECTIVES D'AVENIR	33
1. Pêches commerciales	33
2. Aquaculture	33
3. Transformation de fruits de mer	34
4. Transport maritime	34
5. Tourisme et loisirs	34
6. Construction maritime	35
7. Construction navale et construction de bateaux	35
8. Ministères fédéraux	35
9. Ministères provinciaux	35
10. Autres	35
BIBLIOGRAPHIE	37
ANNEX A : DÉFINITIONS D'ACTIVITÉS MARITIMES	A - 1
ANNEX B : DONNÉES ET SOURCES	B - 1
ANNEX C : IMPACTS PAR ACTIVITÉS, 2003-2008	C - 1
ANNEX D : ENTRAÎNEMENT ÉCONOMIQUE	D - 1
ANNEX E : LEXIQUE	E - 1

Tableaux

Tableau 1 : Production économique par industrie/activité maritime — côtes du Nouveau-Brunswick et total, 2003-2008 (millions \$)	6
Tableau 2 : Pêches commerciales : impacts économiques (2008)	23
Tableau 3 : Aquaculture : impacts économiques (2008)	23
Tableau 4 : Transformation de fruits de mer : impacts économiques (2008)	23
Tableau 5 : Transport maritime : impacts économiques (2008 estimation)	23
Tableau 6 : Tourisme et loisirs : impacts économiques (2008)	24
Tableau 7 : Construction maritime : impacts économiques (2008)	24
Tableau 8 : Construction navale et construction de bateaux : impacts économiques (estimation 2008).....	24
Tableau 9 : Gouvernement et non-gouvernement : impacts économiques (2007/08).....	24
Tableau 10 : Nouveau - Brunswick : impacts économiques totaux (2008)	24
Tableau 11 : Impact économique des activités océaniques au Nouveau-Brunswick 2008	25
Tableau 12 : Activité maritime : valeurs sorties – rapport 2000 vs. rapport 2010	28
Tableau 13 : Valeurs des impacts économiques d'activité océanique provinces de l'Atlantique..	31
Tableau 14 : Impacts économiques relatifs aux activités océaniques provinces de l'Atlantique ..	31
Tableau 15 : Impacts économiques relatifs aux activités océaniques dans les provinces de l'Atlantique si l'exploration et le forage de pétrole et de gaz en mer sont omis.....	32

Figures

Figure 1 : Carte du Nouveau-Brunswick avec les côtes du golfe du Saint-Laurent et de la baie de Fundy.....	5
Figure 2 : Impact sur le PIB	26
Figure 3 : Impact sur l'emploi	26
Figure 4 : Impact sur le revenu.....	26
Figure 5 : Impact sur le secteur océanique comme pourcentage de l'économie du Nouveau-Brunswick : 1995-97 vs. 2008 (dollars courants)	30

Acronymes

AIS : anémie infectieuse du saumon
ÉTP : équivalent temps plein
E-S (modèle) : modèle des entrées – sorties
GNL : gaz naturel liquéfié
NAT : nettoyé avec tête
N.D. : non disponible
MPO : Ministère des Pêches et des Océans
ONGE : organisation non gouvernementale de l'environnement
PIB : Produit intérieur brut
REP DOM : République dominicaine
SCIAN : Système de classification des industries de l'Amérique du Nord
É.-U. : États-Unis
UE : Union européenne
ZPH : Zone de pêche au homard

SOMMAIRE

1. Introduction

Les activités océaniques font une contribution importante à l'économie du Nouveau-Brunswick, surtout dans ses régions côtières. Ce rapport donne des estimations des impacts économiques pour 2003-2008 en utilisant des indicateurs conventionnels : PIB, revenu, emploi et revenu d'emploi.

Les dernières prévisions détaillées de la valeur générale et de l'impact des activités maritimes de l'économie du Nouveau-Brunswick furent préparées en 2000, selon des données pour 1995-1997. Dix ans ont passé et il y a eu beaucoup de changement dans plusieurs secteurs. Les impacts économiques sont présentés pour les suivants :

Activités océaniques

- ❑ Pêche commerciale
- ❑ Aquaculture
- ❑ Transformation de fruits de mer
- ❑ Transport maritime
- ❑ Tourisme et loisirs
- ❑ Construction maritime
- ❑ Construction navale et de bateaux
- ❑ Organisations gouvernementales et non gouvernementales

2. Impacts économiques

Les impacts économiques des huit secteurs sont présentés pour 2008 pour la côte de la baie de Fundy, la côte du Golfe du Saint-Laurent, et le Nouveau-Brunswick en entier.

« Le secteur océanique au Nouveau-Brunswick engrange 1,1 milliard de produit domestique brut (PIB) direct et en retombées, ainsi que l'équivalent de 25,500 emplois à temps plein, et 950 \$ millions en revenu »

L'activité économique de la côte de la baie de Fundy représente entre deux tiers à trois quarts du PIB total en direct et en retombées, de l'emploi et du revenu, tandis que la côte du Golfe représente le reste.

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombée	Total	Direct	Retombée	Total	Direct	Retombée	Total
PIB (000\$)	475,019	328,618	802,489	214,266	109,236	323,502	689,285	437,854	1,125,991
Emploi (ETP)	9,044	9,881	18,925	4,287	2,329	6,617	13,331	12,210	25,541
Revenu (000\$)	338,286	370,748	709,035	157,176	87,353	244,529	495,462	458,101	953,563

3. Contributions à l'économie du Nouveau-Brunswick

Dans le contexte de l'économie du Nouveau-Brunswick, les activités océaniques représentent 4,1 % du PIB total, 7,4 % de l'emploi total et 7,6 % du revenu total.

« À-peu-près un emploi sur quatorze au Nouveau-Brunswick dépend directement ou indirectement des océans. »

- ❑ **PIB** : L'industrie des fruits de mer (la pêche, l'aquaculture et la transformation) contribue le plus avec 44 % du PIB lié à l'océan. La construction maritime suit avec 24 %, et puis le tourisme et le loisirs avec 16 %. Le transport maritime y inclus les services de soutien connexes contribue 9 %, et tous les autres secteurs ajoutent 7 % (construction navale et construction de bateaux, recherche gouvernementale et non gouvernementale, éducation et organismes de pression).
- ❑ **Emploi** : L'industrie des fruits de mer (la pêche, l'aquaculture et la transformation) contribue le plus avec 36 % des emplois liés à l'océan. La construction maritime est deuxième et en égalité avec le tourisme et le loisir chacun avec 27 %. Le transport maritime y inclus les services de soutien connexes ajoute 7 %, et puis tous les autres secteurs ajoutent 3 % (construction navale et construction de bateaux, recherche gouvernementale et non gouvernementale, éducation et organismes de pression).
- ❑ **Revenu** : L'industrie des fruits de mer (la pêche, l'aquaculture et la transformation) contribue le plus avec 32 % des revenus liés à l'océan. La construction maritime est deuxième avec 29 % et le tourisme et le loisirs avec 22 %. Le transport maritime y inclus les services de soutien connexes contribue 11 %, et puis tous les autres secteurs ajoutent 6 % (construction navale et construction de bateaux, recherche gouvernementale et non gouvernementale, éducation et organismes de pression).

4. **Comparaison des dépenses de 2008 avec celles de 1995-97**

Après correction pour tenir compte de l'inflation, les résultats de ce rapport pour 2008 sont comparés avec l'activité moyenne du rapport pour 1995-97.

« La production du secteur océanique du Nouveau-Brunswick (dépenses) a augmenté d'à peu près 11 % de 1997 à 2008 (après correction pour tenir compte de l'inflation) »

La méthodologie d'évaluation des impacts économiques a changé, mais l'augmentation de 11 % de la production totale du secteur océanique est attribuable à la construction du terminal du GLN près de Saint John. Changements dans tous les secteurs sont :

Différences en production par activité océanique (dépense)

- | | |
|---------------------------------------|---|
| ❑ Pêche commerciale (baisse de 21 %) | ❑ Construction maritime (gain, 569 %) |
| ❑ Aquaculture (gain de 22 %) | ❑ Construction navale et bateaux (baisse de 98 %) |
| ❑ Transformation (gain de 8 %) | ❑ Ministères fédéraux (gain de 30 %) |
| ❑ Transport maritime (baisse de 30 %) | ❑ Ministères provinciaux (baisse de 26 %) |
| ❑ Tourisme et loisirs (gain 678 %) | ❑ Universités (baisse de 56 %) |

5. **Le contexte de la région de l'Atlantique**

Le Nouveau-Brunswick a 7 % du total du PIB de la région de l'Atlantique pour les activités relatives aux océans, une proportion importante des emplois, c'est-à-dire 20 % et une proportion aussi importante du revenu total à 17 %. Ces proportions supérieures pour reflètent l'absence du Nouveau-Brunswick du secteur de l'exploitation pétrolière et gazière qui domine à Terre-Neuve et un peu moins en Nouvelle-Écosse.

Si on enlève l'exploitation et l'extraction pétrolières et gazières et que le secteur océanique est inscrit dans le contexte de l'économie de chaque province, cela représente 4 %, 8 %, 11 % et 8 % du PIB pour le N.-B., l'Î.-P.-É., la N.-É., et T.-N.-L. respectivement.

6. *Vers l'avenir*

Tenant compte du court terme (1 – 2 ans), moyen terme (3-5 ans) et long terme (au-delà de 5 ans), une évaluation des tendances et des facteurs clés sert à mettre au point une perspective pour chacune des activités océaniques

- ❑ **Industrie des fruits de mer** : La pêche commerciale, l'aquaculture et la transformation de fruits de mer connaissent les plus importants défis depuis plus d'une décennie. Une demande diminuée suite à une récession aux E.-U. et dans d'autres marchés importants, la hausse du dollar et l'augmentation des coûts ébranle la viabilité. Au fur et à mesure que les économies se remettent des exigences de la récession la demande devrait d'améliorer, mais rien n'indique qu'on peu espérer revoir les performances qu'on voyait il y a dix ans. Il se peut qu'une attrition mène a une position viable pour ceux qui seront là du moyen au long terme.
- ❑ **Transport maritime et les activités relatives** : À court terme, il y aura plus d'activités grâce au terminal GNL de Canaport. La reprise à moyen terme de l'industrie minière et forestière fera en sorte qu'il y aura plus de transport maritime, et l'investissement dans la porte d'entrée de l'Atlantique devrait stimuler une croissance.
- ❑ **Construction maritime** : Des additions mineures à la capacité et à l'entretien du terminal GNL et de nouveaux investissements dans les ports pour petits bateaux augmenteront cette activité à court et à moyen terme.
- ❑ **Autres** : Tous les autres secteurs sont stables, et ne devraient pas subir de gros changements.

I VUE D'ENSEMBLE

1. Pourquoi cette mise à jour?

La dernière estimation détaillée de la valeur globale et de l'impact des activités maritimes dans l'économie du Nouveau-Brunswick a été préparée en 2000, selon des données de 1995-97. Dix ans plus tard, beaucoup a changé dans plusieurs secteurs. L'industrie de la pêche a dû s'adapter au transfert de ressources et aux conditions du marché, ce qui a eu des impacts sur la transformation du poisson. La construction navale a diminué suite à la fermeture du chantier naval Irving à Saint-Jean. L'industrie de l'aquaculture connaît des bouleversements importants, ce qui a mené à une consolidation de l'industrie dans le contexte d'une augmentation de production. De meilleures données permettent une estimation mieux informée de la valeur économique du tourisme.

Les données fiables sont essentielles pour la planification et le développement de politiques, et servent beaucoup de besoins : l'aménagement des zones côtières, la planification industrielle afin d'identifier les possibilités et les ajustements nécessaires à l'échelle régionale et communautaire; l'identification de la nature et de l'envergure des ajustements nécessaires au marché du travail (évolution des compétences requises) ; la planification d'ajustements sociaux qui pourraient être nécessaires avec la croissance et le déclin de certaines industries

2. L'économie océanique

L'analyse comprend les secteurs privés et publics d'activités maritimes. La décision a savoir quelles activités inclure est déterminée par le lien qu'a cette activité avec l'océan. Ces activités sont liées à l'océan d'une façon primaire, c'est à dire l'océan est à la base de l'activité, soit extractive (la pêche, installations gazières et pétrolières en mer ou l'aquaculture) ou non extractive (tourisme, construction navale et transport). Les ministères et les agences gouvernementales responsables des règlements ou de la gestion des activités océaniques sont aussi inclus ainsi que les universités et la recherche maritime. Une description de chaque activité, y comprenant toutes les données clés, se trouve sur les fiches d'information dans la Section II.

Le tableau suivant présente les activités incluses dans cette étude avec le titre de l'activité correspondante dans l'étude 2000. Quelques noms ont été changés pour être conformes aux titres qu'on trouve dans le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN). Les définitions de chaque activité se trouvent à l'Annexe A.

Secteur	SCIAN	Activité océanique 2009 rapport	Activité océanique 2000
Fruits de mer	114	Pêches commerciales	Pêche traditionnelle
	1125	Aquaculture	Aquaculture
	3117	Transformation du poisson	Transformation du poisson
Transport	4831	Transport maritime	Transport/traversiers
	4883	Activités relatives	Ports
Tourisme		Tourisme maritime	Loisirs maritimes
	4831	Voyage navire de croisière	Voyage navire de croisière
	4872	Loisirs côtiers	
Construction	23799	Construction maritime	Construction maritime

Secteur	SCIAN	Activité océanique 2009 rapport	Activité océanique 2000
Fabrication	3366	Construction navale et de bateaux	Construction navale Technologie maritime
Secteur public		Gouvernement fédéral Gouvernement provincial Universités/recherche ONGE	Gouvernement fédéral Gouvernement provincial Recherche

3. Méthodologie

Les impacts sont quantifiés selon les indicateurs économiques conventionnels conformément au système de comptabilité du revenu national. L'impact économique est mesuré avec trois indicateurs :

- ❑ **PIB** : la contribution que fait une industrie au Produit intérieur brut est la mesure la plus globale de son impact économique. Le produit domestique d'une industrie capte la valeur qu'elle ajoute aux achats d'intrants avec l'application de travail et de capital. Le PIB représente la somme de la valeur ajoutée par chaque industrie. La valeur ajoutée ne doit pas être confondue avec la valeur de vente, parce que celle-ci comprend la valeur des achats d'intrants.
- ❑ **Emploi** : l'emploi que génère une industrie est politiquement important parce qu'on donne beaucoup d'importance aux emplois, mais d'une perspective économique, l'importance de l'impact économique ressort de l'incidence de la dépense du revenu gagné. L'envergure de l'impact économique d'une industrie dépend du nombre d'emplois et du revenu moyen.
- ❑ **Revenu du travail** : ceci reflète le paiement de salaires et traitements gagnés par ceux et celles qui travaillent dans les industries maritimes. La somme reçue par la main d'œuvre en salaires et en traitements est une composante clé du PIB. Les industries qui payent des salaires et des traitements plus élevés ont un impact économique plus important que les industries qui payent moins. Le revenu du travail est seulement le revenu gagné et n'inclus pas l'assurance emploi (AE) où les paiements de transfert quelconques.

Les impacts économiques sont produits par la demande directe, indirecte et induite dans l'économie, exprimée par l'enjeu des achats de biens et de services par l'industrie et par le consommateur. La somme des impacts indirects et induits est connue comme l'impact "de retombée".

- ❑ **Impact direct** : il s'agit du PIB, l'emploi et le revenu créés par les industries maritimes elles-mêmes. Par exemple, dans la pêche commerciale, le PIB représente la valeur ajoutée dans la production de poisson, ceux et celles qui travaillent sur les bateaux représentent un emploi direct, et le revenu de ceux et celles qui ont des emplois directs est un revenu d'emploi direct.
- ❑ **Impact de retombée** : la somme des impacts indirects et induits. L'impact indirect est celui ou les impacts générés quand la demande directe déclenche une gamme d'achats interindustriels. Par exemple, l'achat de filets par l'industrie de la pêche déclenche l'achat de mono filament par les fabricants de filets de pêche; les raffineries achètent le pétrole brut et des services d'entreprises d'entretien; les traiteurs achètent des produits alimentaires. Ces industries, alors, achètent plus de biens et de services, ainsi de suite. Pour l'impact induit, il s'agit de la demande créée par l'économie en général grâce au revenu dépensé par ceux qui ont un emploi lié aux activités directes ou indirectes. Il peut prendre un an ou plus avant que les achats des consommateurs produisent leurs impacts sur l'économie

La somme des impacts qui ressort de chaque niveau de demande donne l'impact économique global des secteurs maritimes du Nouveau-Brunswick. En gros, l'augmentation de la contribution domestique à chaque niveau augmente l'impact économique. Inversement, plus élevé sont les intrants importés, plus faible sera l'impact multiplicateur sur la production provinciale et l'impact économique.

Afin de chiffrer l'impact économique, il faut des données complètes de la valeur brute de la production pour chacune des industries maritimes et des activités choisies pour l'analyse. Au fur et à mesure que les dépenses effectuées pour la production répercutent sur l'économie, elles génèrent le PIB, l'emploi et le revenu familial que cette étude veut chiffrer.

Les économistes utilisent des modèles économiques afin de chiffrer les impacts à l'échelle nationale, régionale, et provinciale. Les modèles offrent une vision simplifiée de l'économie, exprimant le réseau complexe des opérations de l'offre et de la demande dans le processus de production comme une série de coefficients ou de relations quantitatives. Ces coefficients ressortent d'une mesure du flux réel des biens et des services dans la vraie économie.

Pour cette étude, les impacts économiques sont estimés en utilisant la version 2006 Simulations de modèles des entrées-sorties (modèle interprovincial) de Statistique Canada (Modèle E-S). L'impact de l'industrie est déterminé en 'choquant' le Modèle avec un changement à la valeur des sorties égale aux valeurs des sorties de l'industrie. De même, pour un ministère du gouvernement, le modèle serait 'choqué' par le niveau de dépenses maritimes. 'Choquer le modèle' veut simplement dire que l'estimation des sorties (dépense) est incluse dans les calculs à l'intérieur du modèle où ils seront multipliés par les coefficients particuliers à l'industrie afin de générer les mesures d'emplois, de revenu, et de PIB.

Pour la majorité des industries, le Modèle E-S est structuré pour refléter le rythme des transactions interindustrielles, alors tout ce qu'il faut pour se servir du modèle est la valeur brute des sorties pour l'industrie en question. Pour certaines activités (ex. ministères gouvernementaux), les dépenses devraient en premier être consacrées à certains produits afin de déclencher les bonnes transactions dans le modèle. Ceci exige des détails de dépense précis pour ces activités, qui devront être offerts par le ministère ou estimé par le consultant.

Les données utilisées pour utiliser le modèle sont obtenues soit de Statistiques Canada (rapports publiés ou tabulation spéciale), ou dans l'instance de ministères gouvernementaux, obtenus directement de fonctionnaires ou estimés utilisant des rapports gouvernementaux. Les données et les impacts sont pour les années 2003 à 2008. Les impacts sont en dollars courants. Les données sont à la page de la section II. Une discussion des données et des sources se trouve dans l'annexe B.

(Cette page est blanche intentionnellement)

II ACTIVITÉS OCÉANIQUES NOUVEAU BRUNSWICK

1. Survol

Les activités océaniques du Nouveau-Brunswick se trouvent sur deux côtes - le golfe du Saint-Laurent (Golfe) et la baie de Fundy (Fundy). Les deux côtes sont illustrées ainsi que les communautés clés où le rapport identifie des activités océaniques et leurs impacts économiques. (Figure 1)

Pour répondre à ceux qui ont besoin de se servir de données, ce rapport donne des estimés de la valeur de production pour chaque activité le long de chaque côte. (Voir Tableau 1). La qualité des estimations dépend de la disponibilité des données. Là où il n'y a pas d'information précise pour un lieu, le genre d'activité fait en sorte qu'on peut arriver à une estimation. Exemple, les données sur la pêche sont par côte. Les données aquaculture sont par espèce, alors on arrive à des estimés fiables en sachant qu'est-ce qui est élevé où.

Figure 1 : Carte du Nouveau-Brunswick avec les côtes du golfe du Saint-Laurent et de la baie de Fundy

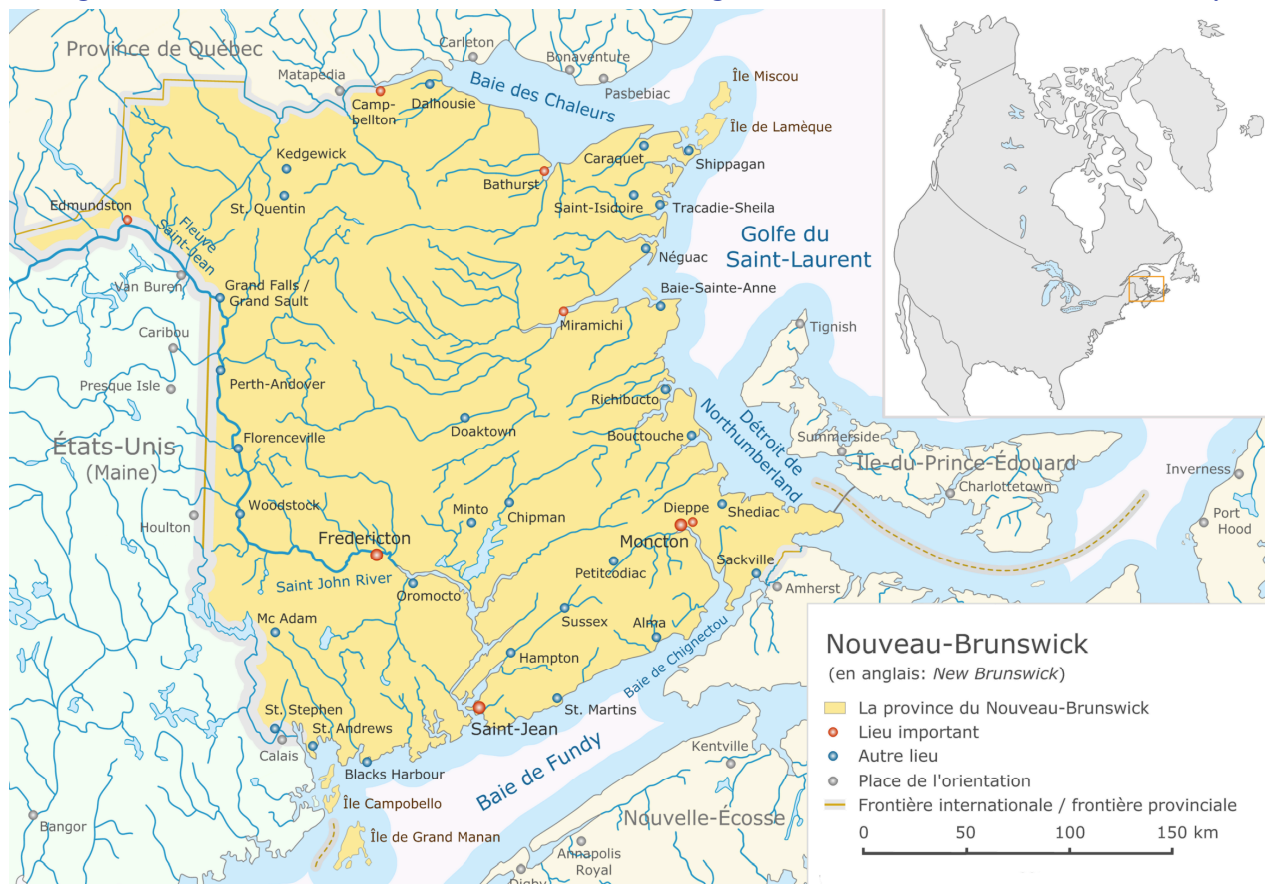


Tableau 1 : Production économique par industrie/activité maritime — côtes du Nouveau-Brunswick et total, 2003-2008 (millions \$)

Industrie /Activité	Fundy						Golfe						Total					
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1. Pêche	50.1	48.2	55.6	45.9	43.3	47.5	125.8	145.3	149.3	106.9	133.9	113.5	175.9	193.5	205.0	152.9	177.2	161.1
2. Aquaculture	185.1	179.0	228.0	N.D.	184.6	197.1	3.1	2.0	2.5	N.D.	1.2	1.2	188.2	181.0	230.5	N.D.	185.8	198.3
3. Transformation fruit de mer	444.0	387.1	452.1	479.0	361.4	426.6	498.9	456.5	407.6	400.3	369.6	398.2	942.9	843.6	859.7	879.3	731.0	824.8
4. Transport maritime	56.0	58.8	61.1	53.8	57.2	57.4e	6.0	6.2	6.9	6.2	6.8	6.4e	62.0	65.0	68.0	60.0	64.0	63.8e
Services de soutien	61.6	64.7	67.2	59.2	62.9	63.1e	6.6	6.8	7.6	6.8	7.5	7.1e	68.2	71.5	74.8	66.0	70.4	70.2e
5. Tourisme & loisirs																		
Tourisme (ex. croisière)	129.6	128.5	126.7	125.3	125.1	125.0	38.3	37.9	37.4	37.0	37.0	36.9	167.9	166.4	164.1	162.3	162.1	161.9
Voyage croisière	7.8	12.1	7.3	6.5	9.0	12.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.8	12.1	7.3	6.5	9.0	12.3
Pêche récréative	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9	3.9	3.2	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	7.1	7.0	7.0	7.0	6.9	6.9
Navigation récréative	41.6	39.2	36.9	34.5	32.2	29.9	33.3	31.4	29.5	27.6	25.6	23.7	74.9	70.6	66.4	62.1	57.9	53.6
Baignade et rame	8.3	8.4	8.4	8.5	8.5	8.5	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.8	15.0	15.1	15.1	15.2	15.2	15.3
6. Construction	7.4	12.1	4.5	205.1	311.4	367.2	3.9	1.1	5.2	2.8	1.2	1.0	11.3	13.2	9.7	207.9	312.6	368.3
7. Construction navale et réparation	3.0	1.4	3.7	3.1	N.D.	2.8e	0.0	0.0	0.0	0.0	N.D.	0.0e	3.0	1.4	3.7	3.1	N.D.	2.8e
Construction de bateaux et réparation	8.0	5.0	1.0	2.2	3.3	2.1	8.0	5.0	1.0	2.2	3.3	2.1	16.0	10.0	2.0	4.3	6.6	4.1
8. Govt, Recherche, ONGE																		
Pêches & Océans Canada	N.D.	24.3	22.8	25.4	25.9	26.4	N.D.	60.6	64.5	55.1	72.9	48.4	N.D.	84.9	87.3	80.5	98.8	74.7
Autres ministères gouvernementaux	2.0	2.1	2.2	2.2	2.3	2.4	1.7	1.8	1.8	1.9	2.0	2.0	3.8	3.9	4.0	4.1	4.2	4.4
N.-B. MDP MAA	N.D.	3.5	3.4	3.4	3.6	4.2	N.D.	1.7	1.6	1.6	1.7	2.0	N.D.	5.2	5.0	5.0	5.2	6.2
N.-B. MRN	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
N.-B. Réseau entreprise	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
N.-B. Tourisme et parcs	N.D.	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	N.D.	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	N.D.	1.6	1.7	1.7	1.6	1.7
Entreprise N.-B.	N.D.	5.5	2.6	5.9	5.6	4.8	N.D.	2.6	1.2	2.8	2.6	2.3	N.D.	8.1	3.8	8.7	8.2	7.1
N.-B. Environnement	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
Universités, recherche	0.7	0.7	0.8	0.7	0.8	0.9	0.3	0.3	0.4	0.3	0.4	0.4	1.0	1.0	1.1	1.0	1.2	1.3
ONGE	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4

Sources : Statistiques Canada, POC, collecte de données brutes du secteur privé et de ministères gouvernementaux, Gardner Pinfold. À noter : 0.0 ne sont pas des zéros, zéro est représenté par 0 (ex. voir construction navale et réparation” 03 – 06). Les chiffres marqués avec “e” sont des estimations pour les données qui manquent selon les moyennes pour les années où il y a des données.

2. Pêches commerciales

Fundy

Survol

L'industrie de la pêche de la baie de Fundy comprend un peu plus que 600 pêcheurs indépendants avec une main d'œuvre au-delà de 1,500 (capitaines et équipages) dans une pêche surtout saisonnière. La pêche est source principale de revenu et d'emploi le long de la côte Fundy.

Le homard est la pêche principale, avec 80 % de la valeur au débarquement. Le hareng, la pétoncle et l'oursin sont les autres espèces qu'on pêche surtout. La valeur des prises de homards jusqu'en 2008 était entre 28 et 41 millions de dollars. Les stocks de homards, on croit, sont stables. Cependant, l'industrie doit envisager à un dollar canadien fort et des marchés américains faibles.

Performance (toutes les pêches)

Année	Prises		Navires	Détenteurs (titulaires de permis)	Emploi (personnes)
	(Tonnes)	(000\$)			
2004	60,789	48,167	715	350	1,790
2005	46,830	55,644	680	350	1,700
2006	47,103	45,932	669	342	1,670
2007	59,161	43,250	614	340	1,540
2008	40,485	47,529	600	337	1,500

Voir Annexe B pour sources

Facteurs clés

Marchés primaires

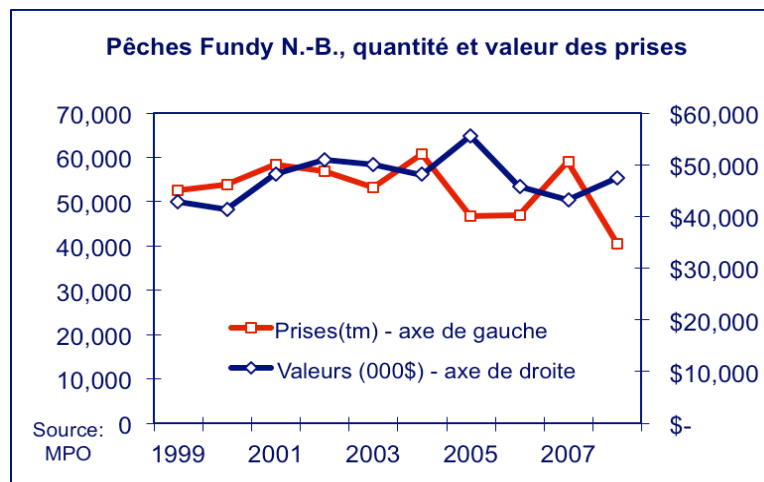
- É.-U. (produits vivants et transformés); UE est un marché secondaire.

Ressource

- Le homard est pêché à un taux d'exploitation modéré. Les indicateurs des stocks sont stables ou positives depuis quelques années.

Questions essentielles

- Dollar canadien fort et des conditions de marché faibles ont contribué au déclin des revenus depuis 2003.
- La récession nord-américaine courante compromet la viabilité des principaux secteurs de l'industrie.
- L'émigration des régions côtières rend le recrutement d'équipages difficile.



Golfe

Survol

L'industrie de la pêche du Golfe comprend un peu plus que 1,800 navires de pêches indépendants employant plus de 4,500 (capitaines et équipages) dans une pêche surtout saisonnière. Les crustacés représentent 91 % de la valeur au débarquement, partagé entre le homard et le crabe, avec des variations d'année en année. Le hareng est l'autre prise la plus importante. La valeur au débarquement du homard jusqu'en 2008 fluctuait entre 46 \$ et 54 \$ million, tandis que la valeur au débarquement du crabe fluctuait entre 33 \$ et 78 \$ million. Les stocks de homard sont sous pression dans le détroit Northumberland, tandis que les stocks de crabe ont diminué à un creux cyclique en 2010. Le déclin de la valeur au débarquement en 2006 peut être attribué à un fort déclin du prix du crabe. Tous les pêcheurs professionnels doivent faire face à un dollar canadien fort, de faibles marchés américains, des coûts d'opérations élevés et à une main-d'œuvre que vieillit.

Performance (toutes les pêches)

Année	Prises		Navires	Détenteurs de permis	Emplois (personnes)
	(Tonnes)	(000\$)			
2004	57,227	145,328	1,984	1,280	4,960
2005	72,431	149,307	1,983	1,273	4,960
2006	63,517	106,929	1,960	1,263	4,900
2007	59,976	133,935	1,913	1,260	4,780
2008	53,423	113,543	1,801	1,251	4,500

Voir annexe B pour les sources

Facteurs clés

Marchés primaires

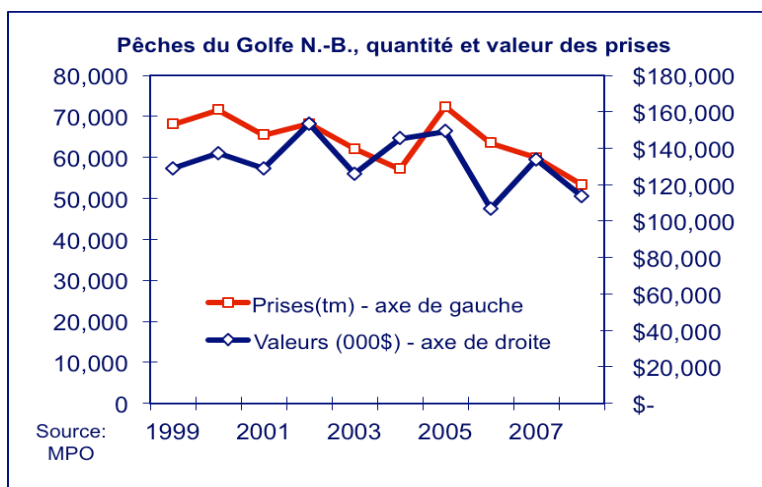
- E.-U (homard, crabe); UE (homard/hareng); Japon (crabe).

Ressource

- Pression sur la pêche de homard est considérée comme étant élevée surtout dans ZPH 25.
- La densité des 1-2 ans dans ZPH 23 semble avoir augmenté et pourrait améliorer les stocks.

Questions essentielles

- Un dollar canadien fort et des conditions de marché faibles ont contribué au déclin des revenus depuis 2003.
- La récession nord-américaine actuelle compromet la viabilité de principaux secteurs de l'industrie. La pression sur les stocks reste préoccupante.
- L'émigration des régions côtières fait en sorte qu'il est difficile de recruter des équipages.



3. Aquaculture

Fundy

Survol

Quoique plusieurs compagnies au N.-B. sont verticalement intégrées, pour ce rapport l'aquaculture comprend seulement les fermes d'élevage ou la partie des opérations où l'aquaculture est en premier. Depuis 2000, l'industrie s'est consolidée de 41 à 8 compagnies avec 95 sites avec permis. L'industrie de la baie de Fundy dépend exclusivement du saumon. Il y a jusqu'à 1,745 employé à temps plein ou partiel pour un total de 1,475 ETP. La production aquacole génère des revenus de presque 200 millions de dollars. La plus grande partie de la production s'en va vers l'industrie de transformation locale, ensuite au Canada et aux marchés d'exportation (surtout aux E.-U.).

Performance

Année	Production (au site)		Exportations (000\$)	Emplois (ETP)	Sites d'aquaculture émis*
	(Tonne)	(000\$)			
2003	33,650	185,100	147,000	1,289	98
2004	35,400	179,000	158,000	1,289	99
2005	35,300	228,000	174,000	1,960	96
2006	N.D.	N.D.	170,000	1,960	92
2007	24,875	184,609	200,000	1,380	95
2008	26,500	197,140	268,300	1,475	95

Voir Annexe B pour les sources * Certains sites peuvent être inactifs parce qu'il y a des vides sanitaires ou autres facteurs

Facteurs clés

Marchés primaires

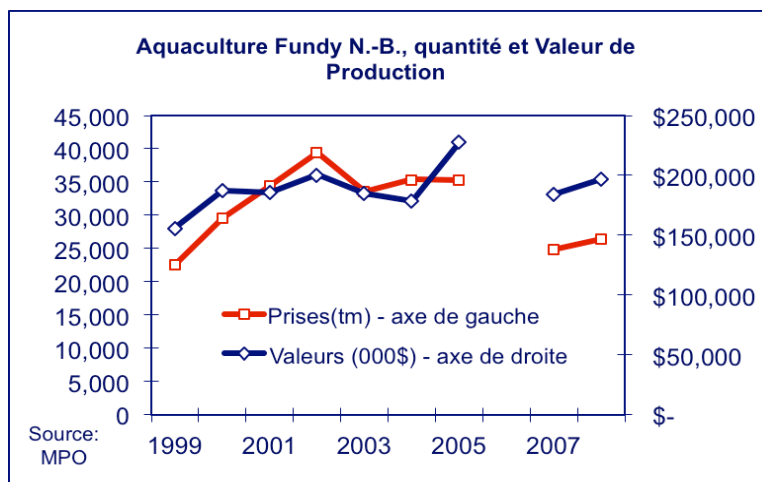
- 60 % aux marchés frais, NAT tandis que 40 % est un produit à valeur ajoutée. Les expéditions vont à l'est du Canada, et aux É.-U. à l'est de Chicago et au nord des Carolines.

Ressource

- Les eaux côtières sont très bonnes pour la croissance, mais l'expansion est limitée parce qu'il ne reste plus de place à exploiter.

Questions essentielles

- La maladie AIS au N.-B. a mené à des zones de gestion et autres mesures de biosécurité en 2006, ce qui a eu un impact sur les niveaux des stocks. Une réduction de densité d'élevage a mené à une diminution du taux de production en 2008. L'AIS au Chili a réduit l'approvisionnement mondial et augmenté le prix pour les producteurs du N.-B.



Golfe

Survol

Il y a à peu près 550 sites autorisés, parmi lesquels plus de 500 sont pour la production de l'huître américaine et le reste pour la moule bleu. De 50-60 entreprises font de l'ostréiculture et 2 entreprises font de la mytiliculture, ce qui génère en ce moment 600,000 \$ et 500,000 \$ respectivement. La production de l'huître américaine s'est rendue à 2,5 \$ million en 2003, mais a baissé depuis. Ce déclin est attribué à plusieurs facteurs y compris de bas prix, la dette corporative et les difficultés de production. La majorité de la production va aux marchés locaux de la région de l'Atlantique et au Québec. Plusieurs centaines de personnes participent à la gestion des sites et à la récolte, quoique ces postes soient saisonniers.

Performance

Année	Production		Exportations*	Emplois (ETP)	Sites d'aquaculture émis**
	(Tonne)	(000\$)			
2003	2,803	3,100	0	N.D.	525
2004	1,884	2,005	0	N.D.	526
2005	2,357	2,500	0	N.D.	526
2006	1,050	1,124	0	N.D.	535
2007	1,121	1,200	0	N.D.	522
2008	1,098	1,173	0	N.D.	546

Voir Annexe B pour sources

* zéro parce que le montant est négligeable, quoiqu'il se peut qu'il y soit de petites exportations certaines années.

** plusieurs sites sont inactifs pour des raisons économiques et autres circonstances.

Facteurs principaux

Marchés primaires

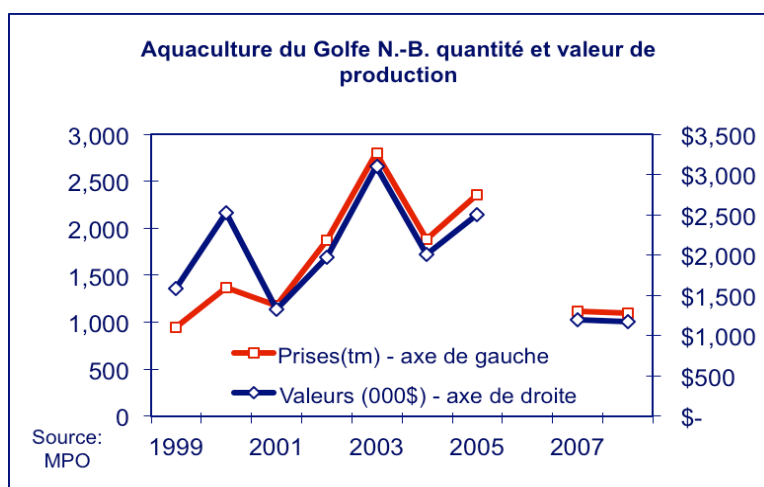
- La majorité des mollusques sont expédiés aux marchés locaux en Atlantique et au Québec.

Ressource

- La ressource est considérée stables, les menaces étant des maladies qui sont ailleurs et qui pourraient se rendre au N.-B.

Questions. essentielles

- Plusieurs producteurs de mollusques le font à temps partiel; l'introduction de bonnes pratiques de gestion est un défi.
- Concurrence des producteurs de moules et d'huîtres de l'Î.-P.-É.



4. Transformation de fruits de mer

Fundy

Survol

L'industrie de transformation de fruits de mer de la baie de Fundy consiste de 35 usines autorisées, qui ne sont pas toutes actives à chaque année. Quelques-unes sont des entreprises d'élevage de saumon à intégration verticale. Le saumon est l'espèce qui domine la transformation, forme NAT, tandis que 40 % est transformé en forme de valeur ajoutée. Les usines transforment le hareng et la sardine, et des crustacés de la pêche commerciale. Les É.-U. et le Canada sont les marchés dominants pour le saumon, et le Japon et UE avec des plus petits montants. La production est estimée à 427 \$ million (2008). Les données provinciales indiquent que 4,520 ont du travail saisonnier dans l'industrie, quoique les usines de saumon offrent plus ou moins des emplois à temps plein

Performance

Année	Production (000\$)	Exportations* (000\$)	Nombre d'usines (Permis)	Emploi (ETP)
2003	444	282	34	1,980
2004	387	259	36	1,730
2005	452	287	40	1,920
2006	479	298	39	2,100
2007	361	204	38	1,670
2008	427	285	35	1,720

Voir Annexe B pour sources. *Ces exportations incluent les expéditions directes de la pêche et de l'aquaculture

Facteurs clés

Marchés primaires

- É.-U. & Canada (saumon/homard); UE (hareng).

Ressource

- L'industrie dépend beaucoup du saumon élevé et des sardines.
- L'échec de la récupération du poisson de fond a contribué au déclin du nombre d'usines.

Questions essentielles

- Le dollar canadien fort a un impact sur les revenus, quoique l'augmentation du prix du saumon depuis 2008 et l'approvisionnement en matière première aux É.-U. ont compensé.
- L'émigration des régions côtières rend difficile le recrutement de travailleurs.

Golfe

Survol

L'industrie de transformation de fruits de mer de la côte du Golfe consiste de 90 usines autorisées. Elles sont des compagnies indépendantes fortes qui font concurrence pour l'approvisionnement disponible. Le homard et le crabe sont les espèces principales; certaines usines dépendent de la crevette et du hareng. Le frais, le congelé et le produit à valeur ajoutée s'en vont vers les É.-U., le Canada et des marchés importants outre-mer au Japon, la Chine et UE. L'industrie dépend beaucoup du homard du Maine pour allonger sa saison de transformation jusqu'à l'automne. La production est estimée avoir une valeur d'à peu près 400 \$ million, créant quelques 10,000 emplois saisonniers dans l'industrie.

Performance

Année	Production (000\$)	Exportations* (000\$)	Nombre d'usines (Permis)	Emplois (ETP)
2003	499	512	88	3,590
2004	457	565	93	3,770
2005	408	545	103	3,660
2006	400	497	100	3,500
2007	370	462	96	3,780
2008	398	472	91	2,860

Voir annexe B pour sources. * Ces exportations incluent les expéditions directes de la pêche et de l'aquaculture

Facteurs clés

Marchés primaires

- É.-U. (homard/crabe/crevette); Japon & Chine (crabe); République dominicaine (crustacés congelés); UE (homard/crevette); Caraïbe (hareng fumé).

Ressource

- L'industrie dépend beaucoup des crustacés.
- La santé de la ressource varie puisque certaines espèces sont très exploitées dans certaines régions du Golfe.

Questions essentielles

- Forte concurrence entre usines pour l'approvisionnement.
- Le marché É.-U. affaibli contribue au déclin des revenus depuis quelques années.
- Un dollar canadien fort réduit les revenus, mais offre certains avantages pour l'approvisionnement de matière première. Le nombre d'usines autorisées a diminué parce qu'il est difficile de s'approvisionner en matière première et à cause d'une consolidation de l'industrie.
- L'émigration des régions côtières rend le recrutement de travailleurs difficile.

5. Transport maritime

Fundy

Survol

L'industrie du transport maritime comprend toutes les activités de compagnies de transport maritime, navires de croisière et traversiers (SCIAN 4831). Les ports principaux de la baie de Fundy sont Saint-Jean, Black's Harbour, et Bayside. Plus de 80 % du transport par tonnage comprend du pétrole brut et des produits à base de pétrole au port de Saint-Jean. Il y a un traversier entre Saint-Jean et Digby, Nouvelle-Écosse et d'autres traversiers de courtes distances à Grand-Manan, Isle de White Head, et Deer Island. Les navires de croisière sont une industrie en croissance à Saint-Jean, avec plus de 183,000 passagers en 2008. L'industrie du transport maritime comprend beaucoup de services de soutien (SCIAN 4881) y inclus la manipulation de cargaison, pilotage, services de navigation maritime et autres. Le Transport maritime et le service de soutien ensemble génèrent des revenus directs d'une valeur estimée à 120 millions de dollars (2007)

Performance

Cargaison			Valeur de transport maritime (000\$)			
Année	Mouvements de navire #	Tonnes de fret (000)	Année	Expédition	Services de soutien	Total
2003	1,203	27,786	2003	56,000	61,600	117,600
2004	1,137	27,827	2004	58,800	64,700	123,500
2005	960	28,835	2005	61,100	67,200	128,300
2006	887	25,474	2006	53,800	59,200	113,000
2007	957	27,617	2007	57,100	62,900	120,000

Voir Annexe B pour sources

Facteurs principaux

Marchés primaires

- É.-U. & l'est du Canada (pétrole); É.-U. & UE (produits forestiers et de la pêche).

Service Cargo Principal

- Pétrole brute et produits pétroliers importés, biens de consommation, carburant, agrégats, produits de la pêche et de la forêt exportés

Questions essentielles

- Dollar canadien fort et marché américain faible
- Investissement dans les infrastructures portuaires afin de répondre aux exigences d'une industrie moderne de transport maritime en sécurité et efficacité.

Golfe

Survol

Les ports importants de la côte du Golfe sont Belledune, Dalhousie, Caraquet et Miramichi. Plus de 70 % du tonnage passe par Belledune et consiste de charbon, de coke de houille et de pétrole, et autres minerais métalliques et les bruts. Le transport maritime et l'industrie des services de soutien ensemble génèrent des revenus directs estimés à 14,3 millions de dollars (2007)

Performance

Cargaison			Transport maritime en valeur (000\$)			
Année	Mouvements de navire #	Tonnes de fret (000)	Année	Transport	Services de soutien	Total
2003	147	3,135	2003	6,000	6,600	12,600
2004	137	3,046	2004	6,300	6,800	13,100
2005	123	3,199	2005	6,900	7,500	14,400
2006	116	2,569	2006	6,200	6,800	13,000
2007	130	2,610	2007	6,800	7,500	14,300

Voir Annexe B pour sources

Facteurs clés

Marchés primaires

Cargaison principale/ Service

Questions essentielles

- La majorité de la cargaison est de source internationale pour des clients locaux.
- Par tonnage – coke de houille et de pétrole, minerais métalliques et bruts, agrégats.
- Concurrence entre les ports pour le transport maritime.
- Augmentation de la taille des navires exige l'amélioration du port et des investissements importants.
- Perte d'exportation principale dans les secteurs de l'industrie forestière, minière et énergétique.

6. *Tourisme et loisirs océaniques*

Fundy

Survol

Le tourisme océanique est divisé en cinq domaines de dépenses : activités de navire des croisière, pêche maritime récréative, et le tourisme côtier qui comprend trois genres d'activités de loisirs liées à l'eau.

- Navires de croisière : ceux-ci génèrent de 6-12 millions de dollars dépensés pas les passagers et les équipages chaque année. Saint John est le port principal avec plus de 183,000 passagers qui viennent surtout des É.-U. et de l'Europe.
- La pêche récréative pour la truite saumonée, le maquereau, la morue, et le poisson de fond : ceci comprend la pêche en eau salée et la pêche en mer en navires affrétés, ainsi qu'avec les navires appartenant aux pêcheurs. Dans son ensemble, cette activité génère 3,9 millions de dollars de dépenses annuelles.
- Tourisme et loisirs côtier : ceci comprend les excursions en mer (observation de baleine, visite de points d'intérêt, randonner côtière, le kayak) ainsi que la voile, les croisières et la visite des plages et autres lieux maritimes. Ceci génère, on estime, 125-129 millions de dollars de dépenses annuelles.

Performance

Année	Croisière		Loisirs locaux			Tourisme maritime	
	Nombre de passagers (000 s)	Dépense (000\$)	Pêche (000\$)	Navigation (000\$)	Baignade & Canotage (000\$)	Nombre de voyages (000 s)	Dépense (000\$)
2003	83,300	7,800	3,900	41,600	8,300	870	129,600
2004	138,703	12,100	3,900	39,200	8,400	782	128,500
2005	90,203	7,300	3,900	36,900	8,400	781	126,700
2006	87,759	6,500	3,900	34,500	8,500	782	125,300
2007	133,676	9,000	3,900	32,200	8,500	799	125,100
2008	183,000	12,300	3,900	29,900	8,500	815	125,600

Voir annexe B pour sources

Facteurs principaux

Marchés primaires

- É.-U., Canada, Europe.

Questions essentielles

- Croisière : Déclin de voyages des É.-U. au Canada et moins de dépenses par passagers.
- Pêche : Moins de pêcheurs à la ligne et moins de journées de pêche par pêcheurs, maintien des stocks de poisson.
- Tourisme : Promotion de voyages intérieurs et intérêt dans le patrimoine naturel.

Golfe

Survol

Le tourisme océanique dans le Golfe comprend deux aspects de dépense : la pêche sportive marine, et le tourisme côtier c'est-à-dire des activités de loisirs liées à l'eau. Les croisières ne sont pas incluses, quoiqu'on tente de développer cette activité dans la Miramichi.

- Pêche récréative pour la truite saumonée, le maquereau, la morue, et le poisson de fond : ceci inclut la pêche en eau salée et la pêche en mer en navires affrétés, ainsi qu'en navires appartenant aux pêcheurs. Dans son ensemble, cette activité génère 3,1 millions de dollars de dépenses.
- Tourisme et loisirs côtiers : ceci inclut les excursions en mer (observation de baleine, visite de points d'intérêt, randonnée côtière, le kayak) ainsi que la voile, les croisières et la visite des plages et autres lieux maritimes. Ceci génère, on estime, 37 millions de dollars de dépenses annuelles

Performance

Année	Navires de croisières		Loisirs			Tourisme côtier	
	Nombre de passagers (000 s)	Dépense (000\$)	Pêche (000\$)	Navigation (000\$)	Baignade & Canotage (000\$)	Nombre de voyages (000 s)	Dépense (000\$)
2003	0	0	3,200	33,300	6,700	257	38,200
2004	0	0	3,100	31,400	6,700	231	37,900
2005	0	0	3,100	29,500	6,700	231	37,400
2006	0	0	3,100	27,600	6,700	231	37,400
2007	0	0	3,000	25,600	6,700	236	37,000
2008	0	0	3,000	23,700	6,700	241	36,900

Voir Annexe B pour sources

Facteurs clés

Marchés primaires

Questions essentielles

- É.-U., Canada, Europe.
- **Croisière** : Moins de voyage des É.-U. au Canada et moins de dépense par passager.
- **Pêche** : Moins de pêcheurs à la ligne et moins de jours de pêche par pêcheur, maintien des stocks de poisson.
- **Tourisme** : Promotion de voyages intérieurs et l'intérêt dans le patrimoine naturel.

7. Construction maritime

Fundy

Survol

La construction maritime comprend la construction et le maintien d'installations fixes pour faciliter le transport maritime et le secteur énergétique émergeant. Ces installations incluent les quais, les jetées, les installations de chargement et de déchargement pour la navigation commerciale, les traversiers, la pêche et l'aquaculture, et la navigation de loisir. Le secteur énergétique comprend le nouveau terminal GNL près de Saint John. Ici on injecte 20 % et 30 % des coûts de construction du terminal estimés dans 2006 et 2007 respectivement, et le reste serait dépensé pour les travaux terminés en 2009. La construction maritime se fait par plusieurs entités privées et publiques y inclus les compagnies privées, les administrations portuaires, MPO (ports pour petits bateaux) et les autorités portuaires locales. Les données sur la construction privée ne sont pas facilement disponibles, alors les estimations sont prudentes. La valeur du travail de construction varie de 2,5 millions de dollars à près de 308 millions de dollars entre 2003 et 2007.

Performance

Année	Dépenses (000\$)			Total
	Ports	Terminal Canaport	Ports pour petits bateaux	
2003	3,400	0	4,000	7,400
2004	9,700	0	2,400	12,100
2005	1,500	0	1,000	2,500
2006	1,200	200,000	3,100	204,300
2007	3,500	300,000	4,400	307,900

Voir annexe B pour sources

Facteurs principaux

Marché primaire

- Nouveau-Brunswick.

Clientèle

- Soutiens les industries du transport et énergétiques
- Ports secondaires desservent la pêche, l'industrie minière et forestière.

Questions essentielles

- Développement des ressources du gaz naturel.
- Développement d'infrastructure pour l'initiative de la porte d'entrée de l'Atlantique.
- La gestion de plusieurs utilisateurs de ressources en croissance – énergie, tourisme de croisière et l'aquaculture.

Golfe

Survol

Le principal port de la côte du Golfe du Saint-Laurent, Belledune, fait état de 900,000 \$ en capital pour l'entretien et les réparations. Dalhousie, Caraquet et des installations à Miramichi ont eu de mineurs réparations et entretien. Le programme de ports pour petits bateaux du MPO a investi entre 200,00 \$ et 4 millions de dollars par année en travaux maritimes le long de cette côte. Les données sur la construction privée ne sont pas facilement disponibles, alors les estimations sont prudentes. La valeur du travail de construction varie de 1,1 millions de dollars à près de 5,2 millions de dollars entre 2003 et 2007.

Performance

Année	Dépenses (000\$)		
	Ports	Ports pour petits bateaux	Total
2003	300	3,600	3,900
2004	900	200	1,100
2005	2,300	2,900	5,200
2006	700	1,900	2,800
2007	600	600	1,200

Voir Annexe B pour sources

Facteurs principaux

Marché primaire

- Nouveau-Brunswick.

Clientèle

- Énergie N.-B., transport et construction, pêche, et foresteries.

Questions essentielles

- Perte de clients clés dans le secteur forestier
- Identification d'opportunités pour le transport maritime à courte distance à l'intérieur de la région de l'Atlantique.
- Investissement de capital nécessaire pour tenir compte des besoins du Transport maritime moderne.

8. Construction navale et construction de bateaux

Survol

Cette industrie comprend une concentration de compagnies privées, il faut alors présenter les données pour la province en entier. Depuis que Saint John Shipbuilding a construit son dernier navire en 2000, il y a eu très peu de construction ou de réparation navale, le chantier fut fermé en 2003. La construction de bateaux dessert l'industrie de la pêche et de l'aquaculture à Caraquet, Miramichi, Cap-Pelé, St. Stephen et St. George. D'autre construction de bateaux se fait pour des clients ailleurs dans l'est du Canada et il y a eu des exportations de 3 \$ million aux É.-U. les dernières années.

Performance

Année	Nombre d'entreprises	Production	Production
		construction de bateaux	Construction navale
		(000\$)	(000\$)
2003	26	16,000	3,000
2004	26	10,000	1,400
2005	25	2,000	3,700
2006	21	4,300	3,100
2007	26	6,600	N.D.
2008	26	4,100	2,800

Voir annexe B pour sources

Facteurs principaux

Marchés primaires

- L'est du Canada et É.-U.

Opération & clientèle

- Construction et réparation de bateaux de pêche, remorqueurs, barges, bateaux-pilotes, et autres embarcations petites et moyennes.

Questions essentielles

- Dépend beaucoup des conditions des secteurs de la pêche et de l'aquaculture.
- Le dollar canadien fort et les faibles économies du Canada et des É.-U. présentent des défis.

9. Gouvernements et organisations non gouvernementales

Fundy

Survol

Les ministères et les agences des gouvernements fédéraux et provinciaux contribuent à la valeur des secteurs océaniques au Nouveau-Brunswick par la gestion, la conservation, la protection, la recherche et l'appui aux activités océaniques. Les dépenses pour mettre sur place ces activités et combler ces fonctions ont un impact économique. Pour la côte de la baie de Fundy, le secteur public dépense plus de 24 millions de dollars sur des activités océaniques qui emploient 353 personnes, comme scientifiques, gestionnaires, universitaires et fonctionnaires.

Performance (2007/08)

	Dépenses (000\$)		
	Salaires	Dépenses totales	ETP
Ministères fédéraux			
Pêches et Océans (MPO)	15,856	26,364	240
Transport Canada (TC)	464	485	6
Agence canadienne d'inspections des aliments (ACIA)	1,904	2,128	25
Environnement Canada (EC)*	0	0	0
Recherche océanique/universités	225	832	3
Ministères provinciaux			
Pêches, Agriculture et Aquaculture (PAA)	3,253	4,246	54
Tourisme et Parcs (TAP)	856	1,189	11
Ressources naturelles (NR)/Environnement (E)	112	135	2
Entreprises N.-B./Développement régional (EN.-B.)	440	4,991	7
ONGE	150	220	4
Total	23,260	24,713	352

*Il se peut qu'il y ait un peu d'activité sur Fundy, mais ceci n'était pas disponible et est négligeable

À noter : Parcs Canada comprend des recherches au Parc national Fundy liées aux populations du saumon à l'intérieur de la baie de Fundy, mais les dépenses précises ne sont pas disponibles et sont négligeables.

Facteurs principaux

Marchés primaires

- Secteur public fédéral – responsable de la surveillance d'activités liées à la gestion de la ressource, au développement économique, commercial et industriel; transport et sécurité; santé et environnement, recherche et développement.
- Secteur public provincial – responsable des activités liées au transport; au développement économique et à la surveillance environnementale.
- ONGE – activités incluent les actions revendicatrices et l'éducation à l'échelle locale ou régionale

Observations

- Ministère Pêches et Océans et Agence canadienne d'inspection des aliments comportent le gros des activités fédérales.
- Ministères des Pêches, Agriculture et Aquaculture et Entreprise Nouveau-Brunswick représentent la majorité des activités maritimes pour le gouvernement provincial.

Golfe

Survol

Les ministères fédéraux et provinciaux ainsi que les agences contribuent à la valeur du secteur océanique par l'entremise de la gestion, la conservation, la protection, la recherche et l'appui aux activités océaniques. L'impact économique est dû aux dépenses faites pour mettre en œuvre leurs activités et leurs fonctions. Pour la côte du Golfe du Saint-Laurent, le secteur public dépense plus de 31 millions \$ sur des activités océaniques, et emploie 416 personnes, scientifiques, gestionnaires, universitaires, et fonctionnaires.

Performance (2007/08)

	Dépenses (000\$)		
	Salaires	Total Dépenses	ETP
Ministères fédéraux			
Pêches et Océans (MPO)	24,515	48,375	349
Transport Canada (TC)	386	405	5
Agence canadienne d'inspections des aliments (ACIA)	1,496	1,672	20
Environnement Canada (EC)	130	150	2
Recherche océanique/universités	150	390	2
Ministères provinciaux			
Pêches (MDP), Agriculture et Aquaculture (MAA)	1,525	1,991	26
Tourisme Parcs (TEP)	335	466	4
Ressources naturelles (MRN)/Environnement (MDE)	112	135	2
Entreprise & Développement régional (EN.-B.)	143	2,270	2
ONGE	150	220	4
Total	28,942	31,539	416

À noter : Parcs Canada(PC) fait de la recherche au Parc national Kouchibouguac sur les maïs des estimations de dépenses précises d'étaient pas disponible et on croit sont de petites sommes

Facteurs principaux

Marchés primaires

- Secteur public fédéral – responsable de la surveillance d'activités liées à la gestion de ressource, la souveraineté et la défense, le développement économique, commercial et industriel; le transport et la sécurité, la santé et l'environnement, la recherche et le développement.
- Secteur public provincial – responsable de la surveillance d'activités liées au transport, développement économique, et surveillance environnementale.
- ONGE – activités incluent la promotion et l'éducation d'une nature locale ou régionale

Observations

- Les ministères de Pêches et Océans, et l'Agence canadienne d'inspections des aliments constituent le gros des activités fédérales.
- Les ministères des Pêches, Agriculture et Aquaculture et Entreprise Nouveau-Brunswick constituent la majorité des activités maritimes pour le gouvernement provincial.

(Cette page est blanche intentionnellement)

III IMPACTS ÉCONOMIQUES 2008

Les impacts économiques sont générés avec le modèle entrée-sortie de Statistiques Canada avec les données de production de 2008 pour chaque activité océanique dans ce rapport. Les impacts économiques sont présentés plus bas par activité océanique avec les totaux pour le Nouveau-Brunswick et les détails pour chaque côte (tableaux 2-9). En combinant tous les secteurs, on produit le total des impacts pour la province entière et pour chaque côte (tableau 10). Le total de ces impacts est situé dans le contexte de l'économie du Nouveau-Brunswick (tableau 11), avec un commentaire pour les indicateurs économiques principaux et pour chaque activité océanique. Des comparaisons sont faites entre les résultats de ce rapport et celui fait en 2000 (tableau 12). Enfin, les résultats néo-brunswickois sont situés dans le contexte des activités océaniques de la région de l'Atlantique.

1. Impacts économiques par activité océanique

Tableau 2 : Pêches commerciales : impacts économiques (2008)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	32,795	12,804	45,599	78,345	30,588	108,933	111,140	43,393	154,532
Emploi (ETP)	496	207	703	1,185	494	1,680	1,682	701	2,383
Revenu (000\$)	20,913	8,289	29,202	49,959	19,802	69,761	70,872	28,091	98,963

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

Tableau 3 : Aquaculture : impacts économiques (2008)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	61,113	52,853	113,967	364	314	678	61,477	53,168	114,645
Emploi (ETP)	911	907	1,818	5	5	11	916	913	1,829
Revenu (000\$)	25,628	27,363	52,991	152	163	315	25,781	27,526	53,307

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

À noter : Quoique quelques centaines de personnes participent dans l'aquaculture du Golfe, c'est pour une courte durée, alors le modèle entrée-sortie ne donne qu'une estimation petite d'emploi direct.

Tableau 4 : Transformation de fruits de mer : impacts économiques (2008)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	85,400	30,966	116,366	79,600	28,863	108,463	165,000	59,829	224,829
Emploi (ETP)	1,900	609	2,509	1,771	567	2,338	3,671	1,176	4,847
Revenu (000\$)	59,780	19,813	79,593	55,720	18,467	74,187	115,500	38,280	153,780

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

À noter : Les valeurs de retombées évitent le double compte des impacts sur la pêche et l'aquaculture. L'estimation de l'emploi direct dans le modèle entrée-sortie est un peu plus élevée que les chiffres d'emploi pour 2008 de la province puisque le modèle est seulement basé sur une estimation des salaires moyens de l'industrie.

Tableau 5 : Transport maritime : impacts économiques (2008 estimation)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	57,034	31,820	88,854	6,394	3,568	9,962	63,428	35,388	98,816
Emploi (ETP)	968	624	1,592	109	70	179	1,077	694	1,770
Revenu (000\$)	58,174	39,571	97,745	6,534	4,439	10,973	64,708	44,010	108,718

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

À noter : L'estimation de la production de 2008 est une moyenne des données disponibles des années précédentes

Tableau 6 : Tourisme et loisirs : impacts économiques (2008)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	71,840	60,705	132,545	28,120	23,761	51,881	100,000	84,500	184,500
Emploi (ETP)	2,335	2,644	4,979	914	1,035	1,949	3,250	3,680	6,930
Revenu (000\$)	59,268	90,159	149,427	23,199	35,291	58,490	82,500	125,500	208,000

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

Tableau 7 : Construction maritime : impacts économiques (2008)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	146,880	124,114	270,994	400	338	738	147,280	124,452	271,732
Emploi (ETP)	2,203	4,737	6,940	6	13	19	2,209	4,750	6,959
Revenu (000\$)	95,472	177,137	272,609	260	482	742	95,732	177,620	273,352

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

Tableau 8 : Construction navale et construction de bateaux : impacts économiques (estimation 2008)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	1,989	1,166	3,155	841	420	1,261	2,829	1,587	4,416
Emploi (ETP)	40	19	59	21	8	29	60	27	88
Revenu (000\$)	1,783	793	2,575	1,251	429	1,679	3,033	1,222	4,255

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

À noter : L'estimation de la production de 2008 est une moyenne des données disponibles des années précédentes.

Tableau 9 : Gouvernement et non-gouvernement : impacts économiques (2007/08)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	17,968	14,936	32,904	20,413	21,467	41,880	38,131	36,284	74,416
Emploi (ETP)	210	145	356	278	137	415	485	281	766
Revenu (000\$)	17,801	7,987	25,788	20,317	8,331	28,648	37,869	16,217	54,086

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

Tableau 10 : Nouveau - Brunswick : impacts économiques totaux (2008)

	Fundy			Golfe			Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB (000\$)	475,019	328,618	802,489	214,266	109,236	323,502	689,285	437,854	1,125,991
Emploi (ETP)	9,044	9,881	18,925	4,287	2,329	6,617	13,331	12,210	25,541
Revenu (000\$)	338,286	370,748	709,035	157,176	87,353	244,529	495,462	458,101	953,563

Source : Statistiques Canada modèle entrée-sortie.

2. *Activité océanique et l'économie du Nouveau-Brunswick*

L'impact direct du secteur océanique sur le PIB de l'économie du Nouveau-Brunswick est estimé à 689 millions de dollars pour 2008. L'impact direct représente à peu près 2,5 % du PIB provincial. Quand les retombées dans l'ensemble de l'économie sont ajoutées, l'impact sur le PIB augmente à 1,1 milliard de dollars, 4,1 % du total du Nouveau-Brunswick. (Tableau 11).

Tableau 11 : Impact économique des activités océaniques au Nouveau-Brunswick 2008

Indicateur	Impact direct			Impact total		
	Impact océan	Total N.-B.	% océan du Total N.-B.	Impact océan	Total N.-B.	% océan du Total N.-B.
PIB (millions \$)	689	27,372	2.5 %	1,126	27,372	4.1 %
Emploi	13,331	344,770	3.9 %	25,541	344,770	7.4 %
Revenu (millions \$)	495	12,623	3.9 %	954	12,623	7.6 %

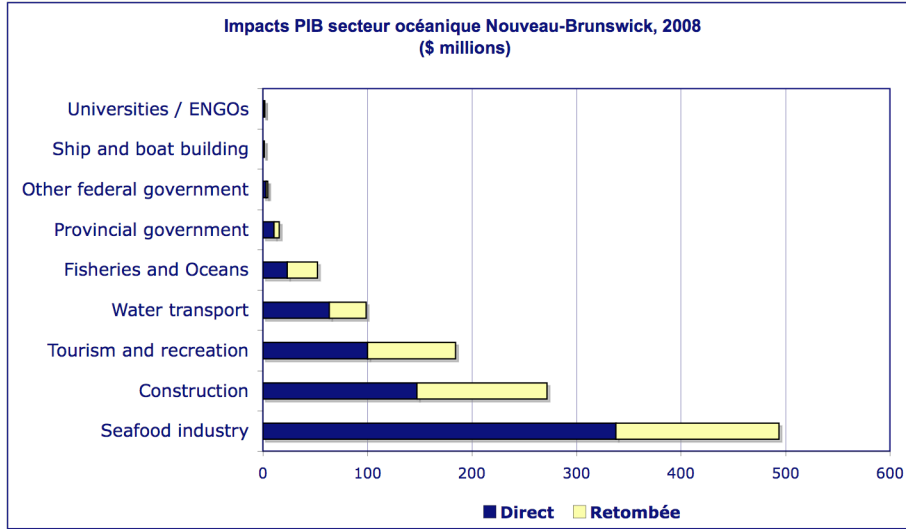
Sources : Impacts par secteur; Statistiques Canada, CANSIM 384-0002; Recensement du Canada, 2006.

L'activité océanique contribue d'une façon importante au revenu d'emploi, une composante principale du PIB. Les activités océaniques ont généré des revenus de 495 millions de dollars, à peu près 3,9 % du total provincial. Ceci augmente à 7,6 % du total quand les impacts de retombées sont inclus.

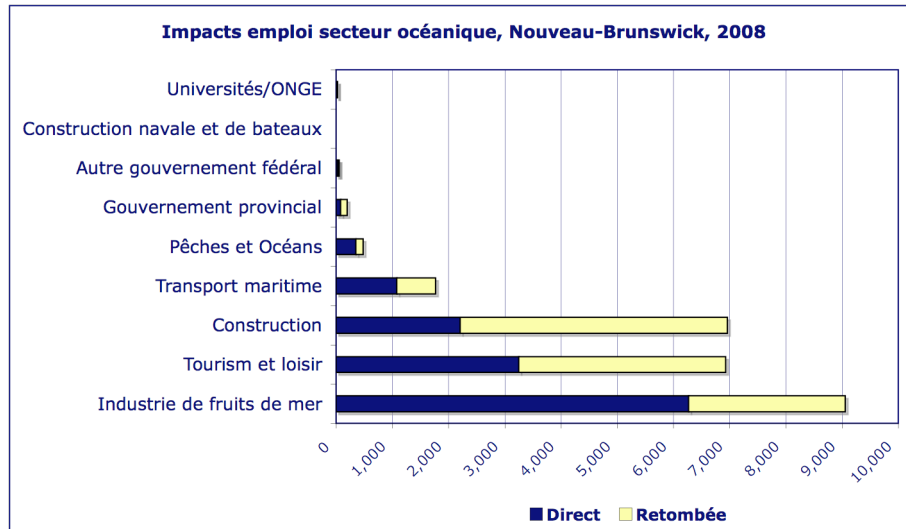
Les impacts d'emploi se comparent en échelle relative au PIB. Les activités océaniques ont créé plus de 13,300 emplois directs (équivalent temps plein) en 2008, un chiffre qui est 3,9 % de l'emploi provincial total. Les impacts de retombées augmentent ce chiffre à plus de 25,500 emplois, ou 7,4 % de l'emploi provincial total. Un emploi sur 14 au Nouveau-Brunswick dépend d'une façon ou d'une autre des océans.

- ❑ **PIB :** L'industrie des fruits de mer (pêche, aquaculture et transformation de fruits de mer) est en première place avec 44 % du PIB parvenant de l'océan. La construction portuaire est deuxième avec 24 % et le tourisme et le loisir à 16 %. Le transport maritime, avec les services de soutiens qui lui sont associés, contribue 9 %, et le reste des secteurs ajoute 7 % y inclus : la construction navale et la construction de bateaux, les gouvernements, la recherche non gouvernementale, l'éducation et les organismes de pression.
- ❑ **Emploi :** L'industrie des fruits de mer (pêche, aquaculture et transformation de fruits de mer) est en première place avec 36 % des emplois parvenant de l'océan. La construction portuaire est à égalité avec le tourisme et le loisir à 27 %. Le transport maritime, avec les services de soutien qui lui sont associés, contribue 7 %, et le reste des secteurs ajoute 3 % y inclus : la construction navale et la construction de bateaux, les gouvernements, la recherche non gouvernementale, l'éducation et les organismes de pression
- ❑ **Revenu :** L'industrie des fruits de mer (pêche, aquaculture et transformation de fruits de mer) est en première place avec 32 % du revenu parvenant de l'océan. La construction portuaire est deuxième avec 29 %, et le tourisme et le loisir est à 22 %. Le transport maritime, avec les services de soutien qui lui sont associés, contribue 11 %, et le reste des secteurs ajoute 6 % y inclus : la construction navale et la construction de bateaux, le gouvernement, la recherche non gouvernementale, l'éducation et les organismes de pression.

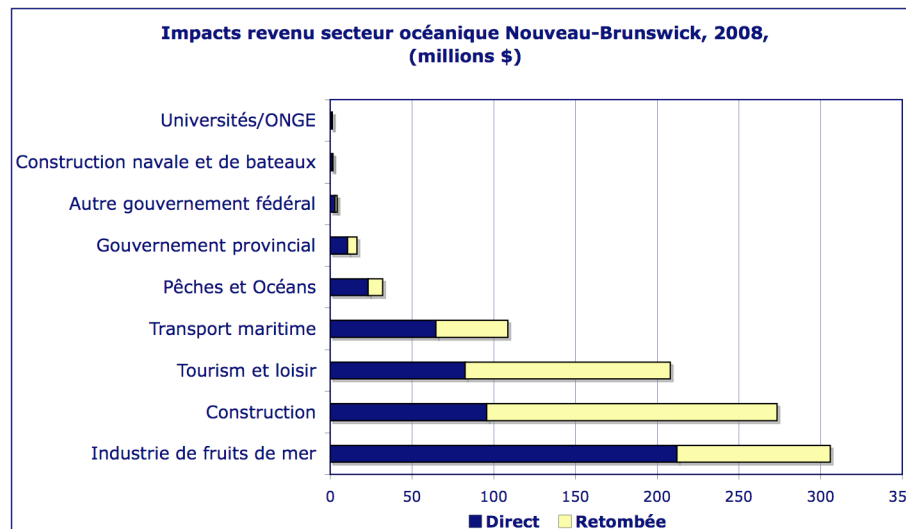
**Figure 2 :
Impact sur le
PIB**



**Figure 3 :
Impact sur
l'emploi**



**Figure 4 :
Impact sur
le revenu**



3. Impacts par activités

Les impacts pour chaque activité maritime, 2003-2008, sont détaillés dans l'annexe C : En bref :

- ❑ **L'industrie de fruits de mer** : inclut la pêche commerciale, l'aquaculture et la transformation de fruits de mer, avec l'impact entier ajusté pour le compte double*. Elle est première dans sa contribution au PIB, emploi et revenu. Les impacts pour 2007 et 2008 sont moindres que pour ceux de 2003 et 2004 et de 20 % de moins depuis la fin des années 1990, surtout pour la pêche commerciale et la transformation de fruits de mer du à des marchés plus faibles pour les fruits de mer. Cette industrie a un impact direct important, créant aussi des activités économiques considérables dans les industries dérivées. Ceci est central à la santé économique des collectivités côtières.
- ❑ **Transport maritime et services de soutien** : inclut le transport (cargaison et passagers) et les services de soutien (services portuaires, manipulation de cargaison, soutien à la navigation). Ce secteur est troisième dans sa contribution au PIB, emploi, et revenu. Les impacts indirects considérables (PIB, emploi, revenu) reflètent les liens forts retrouvés dans l'ensemble de l'économie, y inclus la dépendance sur le camionnage, l'entreposage, et les services de diverses agences. L'impact de cette industrie (en terme relatif et absolu) a été stable de 2003 à 2007, le déclin de certains ports compensé par l'augmentation d'activités dans d'autres.
- ❑ **Tourisme et loisirs** : inclut la pêche récréative (en mer), les dépenses de passagers et d'équipages de navires de croisière, le tourisme côtier (y inclus observation de baleine), canotage et la baignade. Ce secteur est deuxième, quoiqu'il offre proportionnellement plus d'emploi que son PIB. Ceci reflète l'intensité de main-d'œuvre de cette industrie, et aussi les salaires relativement bas et les marges gagnées. Il a aussi un très haut ratio d'impacts indirects et induits (retombées), démontrant sa corrélation avec plusieurs autres secteurs. La réduction de la navigation de plaisance et du tourisme côtier explique le déclin de ce secteur, tandis que l'activité de l'industrie de croisière augmente et les autres composantes demeurent stables.
- ❑ **Construction** : la construction maritime inclut les ports principaux et les ports pour petits bateaux. Celle-ci maintient l'industrie de construction et quoique les choses changent beaucoup d'année en année, elle est connue une augmentation importante depuis quelques années grâce au projet GNL au port de Saint John. La construction est une industrie qui est bien intégrée dans l'économie ce qui se voit dans les impacts de retombées relativement élevés
- ❑ **Construction navale/réparation et construction de bateaux** : deux activités traditionnelles au Nouveau-Brunswick qui ont souffert de graves déclin. La fermeture du sentier navale de Saint John a signalé la fin de la construction navale comme industrie principale. Les fortunes de l'industrie de la construction de bateaux sont liées de près à la santé de l'industrie de pêche et de plus en plus à l'industrie des loisirs.
- ❑ **Pêches et Océans** : mène le secteur public par une marge étroite au-delà de la somme des ministères provinciaux impliqués dans les activités du secteur maritime. Le grand mandat du ministère, y inclus la gestion des pêches, la Gestion intégrée des océans, la Garde côtière, et la science océanique, explique sa présence importante et son impact sur l'économie provinciale. L'impact de retombées PIB est plus grand que l'impact direct, cependant le contraire est vrai pour les impacts d'emploi et de revenu. Ceci s'explique par les gros montants de subventions et de contributions du ministère à des projets à forte intensité en capital.

* Le double compte a lieu si les impacts de la pêche, l'aquaculture et la transformation de fruits de mer sont simplement ajoutés pour donner un impact total à l'industrie de la pêche. Parce que le total compte les impacts directs en tant que tels et aussi les impacts indirects de la transformation (parce que la pêche et l'aquaculture fournissent des intrants à l'industrie de transformation). En donnant une valeur de zéro aux achats des industries de pêche et d'aquaculture dans le modèle E-S, le double compte est éliminé

- **Autres ministères fédéraux** : deux autres ministères fédéraux (Transport Canada et Environnement Canada) et une agence (Agence canadienne d'inspections des aliments) ensemble génèrent 2,5 millions de dollars PIB direct et en retombées. Le rôle du personnel est critique à la gestion, la réglementation et l'appui à la santé et la sécurité humaine ainsi qu'à la protection environnementale en ce qui concerne les ressources maritimes.
- **Ministères provinciaux** : en premier, Pêches, Agriculture et Aquaculture, suivi par Tourisme et Parcs, Ressources naturelles, Environnement, Entreprise Nouveau - Brunswick, et Développement économique. Ensemble, ces ministères ont un impact comparable à celui de Pêches et Océans Canada. Leurs activités, dans l'ensemble, sont demeurées stables de 2003-2008.
- **Universités/recherche et ONGE**: ces activités contribuent d'une façon importante à l'économie océanique. L'impact des universités, des instituts de recherche, des organismes non gouvernementaux de l'environnement peuvent être mesurés par leurs contributions au PIB et à l'emploi, mais le développement et le transfert des connaissances de l'océan et ses diverses fonctions sont leurs impacts réels.

4. **La comparaison de la valeur des produits:2008 vs. la moyenne 1995-97**

La valeur absolue de l'économie maritime a augmenté pour ce qui est de dollars courants, de 1,479 millions de dollars dans le rapport de 2000 à 2,039 millions de dollars (tableau 12). Quand on exprime les valeurs de 1995-97 en dollars 2008 corrigés en fonction de l'inflation, les données indiquent que la vraie valeur de l'économie maritime est passée de 1,835 millions de dollars à 2,039 millions de dollars, une augmentation de 11 %.

Tableau 12 : Activité maritime : valeurs sorties – rapport 2000 vs. rapport 2010

	Sorties (000\$ dollars courants)		1995-97 valeurs en dollars 2008 (3)	(3) — (2) Différence en %
	2000 (1)	2010 (2)		
Pêche commerciale	165,000	161,000	204,600	-21 %
Aquaculture	131,300	198,300	162,812	22 %
Transformation de fruits de mer	616,400	824,800	764,336	8 %
Transport maritime (4)	153,300	134,000	190,092	-30 %
Tourisme (5)	25,900	250,000	32,116	678 %
Construction maritime	17,800	368,300	22,072	1569 %
Construction navale/Construction de bateaux	301,700	6,900	374,108	-98 %
Ministères fédéraux	49,100	79,100	60,884	30 %
Ministères provinciaux	16,800	15,400	20,832	-26 %
Universités	2,400	1,300	2,976	-56 %
ONGE	N.D.	400	N.D.	N.D.
Total (6)	1, 479,700	2, 039,500	1, 834,828	11%

1. Selon la moyenne pour 1995-97.

2. Selon les données de 2008.

3. 1995-97 moyennes corrigées en fonction de l'inflation.

4. PIB converti à la valeur de production par Gardner Pinfold.

5. La méthodologie pour l'estimation des sorties du tourisme à beaucoup changé entre les rapports.

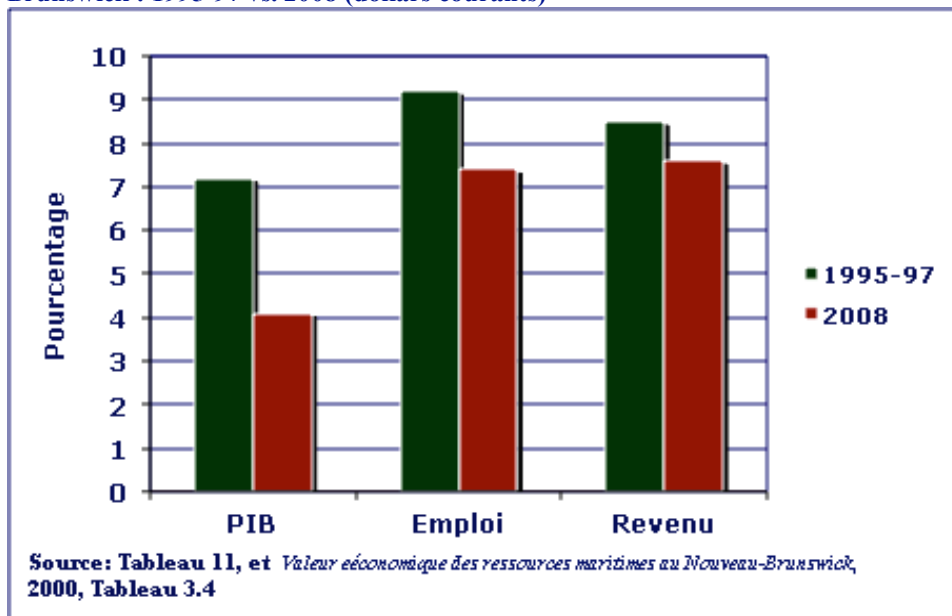
6. Le total déduit le montant aquaculture et pêche de la transformation des fruits de mer.

Pour mieux comprendre la petite augmentation de la valeur de l'industrie maritime depuis quelques années, on doit regarder les secteurs individuels, où les augmentations de certains ont été contrebalancées par des diminutions importantes d'autres. À tour de rôle :

- ❑ **Pêche commerciale** : la valeur de production demeure stable pour ce qui est de dollars courants depuis 10 ans (à peu près 160 -170 millions de dollars). Quoiqu'il y ait des déplacements de la quantité prise de certaines espèces, essentiellement la pêche est exploitée à sa limite et toute augmentation en valeur de production serait suite à une amélioration des conditions des marchés, prix et taux de change. Pendant ce temps, les déplacements ont agi contre l'industrie. Après des augmentations qui ont duré pour quelques années, les prix dans les marchés d'exportation principaux (surtout les É.-U.) ont diminué après 2005, surtout le crabe et le homard. Encore pire, la valeur du dollar américain a chuté de 40 % envers le dollar canadien entre 2002 et 2007. Alors, l'industrie n'a pas bougé pour ce qui est de dollars courants. Tenant compte d'un taux d'inflation annuel de 2-3 %, la vraie valeur de l'industrie a diminué. Le tableau 12 démontre que lorsque la moyenne 1995-97 est exprimée en dollars 2008, elle dépasse de 40 millions de dollars la valeur de 2008.
- ❑ **Construction navale et construction de bateaux** : cette industrie connaît un déclin important depuis les 1990 quand le chantier naval Saint John Shipbuilding menait dans le programme de frégates canadiennes. En 2008, l'industrie était à 2,5 % de ce qu'elle était en 1995-97 (7 millions de dollars c. 300 millions) Non seulement ce déclin a impacté les impacts directs, mais la construction navale avait d'importants liens en amont à l'intérieur de l'économie ce qui générerait des retombées importantes.
- ❑ **Aquaculture** : sa performance victime d'un impact défavorable des maladies et d'une économie faible menant aux consolidations, l'industrie est plus forte qu'elle l'était à la fin des années 1990. La valeur de production et la contribution aux impacts économiques ont augmenté en termes réels, malgré l'impact néfaste des taux d'échanges. Alors, d'une perspective d'impact relatif, l'aquaculture est une histoire de bonne nouvelle.
- ❑ **Transformation de fruits de mer** : la valeur de production et la contribution aux impacts économiques ont augmenté relativement à la fin des années 1990 (la valeur de production a augmenté d'à peu près 35 % en dollars courants). En partie, c'est parce qu'il y a eu une augmentation d'aquaculture du saumon partout, mais surtout à cause de l'augmentation de transformation de homard importé du Maine. Alors, malgré un dollar américain plus faible, la transformation de fruits de mer a su augmenter sa position relative aux dollars constants (augmentation d'à peu près 7 %).
- ❑ **Construction maritime** : la construction du terminal GNL à Saint John explique l'augmentation fois 20 de la valeur de production dans ce secteur. De tels projets sont rares, typiquement cette industrie est caractérisée pas des mises à nouveau et l'entretien de ports établis.
- ❑ **Transport maritime** : ce secteur, un des plus grands dans le rapport de 2000 (valeur de production de 153 millions de dollars), a diminué de 40 % pour ce qui est de dollars courants (au PIB d'à peu près 100 millions de dollars). Le déclin dans les industries de ressources naturelles, surtout l'industrie forestière, explique ce déplacement
- ❑ **Tourisme maritime** : l'estimation des impacts dans ce rapport ne peut pas être comparée directement avec celle du rapport 2000. La méthodologie d'évaluation pour estimer l'activité touristique a changé. La disponibilité de données de sondage plus détaillées a permis aux auteurs de générer une estimation plus compréhensive du tourisme maritime.

L'impact total de ce déplacement est évident quand les indicateurs sont exprimés relatifs au changement de la valeur d'activité dans l'ensemble de l'économie du Nouveau-Brunswick. Exemple, le PIB provincial (en fonction de dollars courants) a presque doublé d'une moyenne de 14,3 milliards de dollars en 1995-97 à 27,4 milliards de dollars en 2008. Figure 5 montre que la contribution au PIB provincial a diminué de 7,2 à 4,1 %. Ce déclin en importance relative ne devrait pas être surprenant étant donné les changements respectifs au PIB provincial (le double) et PIB d'activité maritime (augmentation de 14 % seulement). La part de l'emploi provincial a diminué de 9,2 à 7,4 %, et la part du revenu d'emploi provincial a baissé de 8,5 à 7,6 %.

Figure 5 : Impact sur le secteur océanique comme pourcentage de l'économie du Nouveau-Brunswick : 1995-97 vs. 2008 (dollars courants)



5. Contexte de la région de l'Atlantique

Chacune des quatre provinces de l'Atlantique a fait des études du secteur océanique portant sur différentes années et utilisant une méthodologie avec des petites variantes. Le rapport national récent *L'impact économique des activités maritimes au Canada* (Gardner Pinfold, 2009) sert de base à une comparaison d'activité océanique des provinces de l'Atlantique y inclus les résultats de ce rapport pour le Nouveau-Brunswick.

Cette étude nationale rapporte les impacts pour 2006 alors ceux-ci sont gonflés afin de les comparer avec les valeurs du Nouveau-Brunswick pour 2008. Ce rapport national inclut le Québec et l'Ontario dans la région de l'Atlantique alors les valeurs pour le N.-B., l'I.-P.-E., la N.-É., et T.-N.-L sont omis du rapport national et des impacts totaux pour les indicateurs économiques clés vus au tableau 13

Quand on compare les résultats ajustés du rapport national avec les résultats de ce rapport, le PIB total du Nouveau-Brunswick, l'emploi, et la valeur des revenus ont augmenté d'à peu près 4 %, 17 %, et 18 % de 2006-2008 respectivement. Cette augmentation est due surtout à la construction du terminal GNL à Saint John, quoique certains changements dans d'autres secteurs aient aussi contribué au déplacement.

Tableau 13 : Valeurs des impacts économiques d'activité océanique provinces de l'Atlantique

	N.-B. '08	N.-B. '06*	Î.-P.-É. '06*	N.-É. '06*	T.-N.-L. '06*	Atlantique '06*
PIB (000\$)						
Direct	689,285	634,899	216,606	2,941,940	8,361,952	12,155,396
Retombées	437,854	446,832	144,393	1,534,051	2,218,354	4,343,630
Total	1,125,991	1,081,731	360,999	4,475,991	10,580,306	16,499,027
Emploi (ETP)						
Direct	13,331	12,545	4,882	39,021	21,318	77,767
Retombées	12,210	9,268	3,169	26,132	14,834	53,402
Total	25,541	21,813	8,051	65,153	36,152	131,169
Revenu (000\$)						
Direct	495,462	457,053	163,722	1,746,824	1,018,048	3,385,647
Retombées	458,101	347,553	95,707	1,083,705	577,525	2,104,490
Total	953,563	804,606	259,429	2,830,529	1,595,573	5,490,137

Source : Impacts économiques d'activités maritimes au Canada, Gardner Pinfold, 2009

*Ajusté pour tenir compte de l'inflation afin de comparer avec valeurs 2008 N.-B.

Les activités océaniques du Nouveau-Brunswick représentent 7 %, 20 %, et 17 % du PIB, de l'emploi, et du revenu du Canada Atlantique respectivement. Quand les activités pétrolières et gazières en mer dominantes en N.-É. et à T.-N.-L. sont enlevées, le PIB, l'emploi et le revenu du Nouveau-Brunswick sont entre 15 % et 20 %.

Afin de comparer l'échelle relative d'activités océaniques à l'intérieure de chaque province de l'Atlantique, l'impact économique total est exprimé en pourcentage du total de économie de chaque province. (Tableau 14).

Tableau 14 : Impacts économiques relatifs aux activités océaniques provinces de l'Atlantique

Indicateur	Total océan	Total province	Total % Océan
PIB (000\$)			
N.-B. 08	1,125,991	27,372,000	4.1 %
N.-B. 06*	1,081,731	25,884,000	4.2 %
Î.-P.-É. 06*	360,999	4,249,000	8.5 %
N.-É. 06*	4,475,991	31,743,000	14.1 %
T.-N.-L. 06*	10,580,306	26,052,000	40.6 %
Emploi (ETP)			
N.-B. 08	25,541	364,171	7.0 %
N.-B. 06*	20,864	364,171	5.7 %
Î.-P.-É. 06*	8,051	289,604	2.8 %
N.-É. 06*	65,153	391,762	16.6 %
T.-N.-L. 06*	36,152	186,183	19.4 %
Revenu (000\$)			
N.-B. 08	953,563	13,227,700	7.2 %
N.-B. 06*	804,606	12,315,900	6.5 %
Î.-P.-É. 06*	259,429	2,223,800	11.7 %
N.-É. 06*	2,830,529	16,568,300	17.1 %
T.-N.-L. 06*	1,595,573	8,093,600	19.7 %

Sources : Impacts par secteurs; Statistiques Canada, CANSIM 202-0107; Recensement du Canada, 2006.

*Ajusté pour tenir compte de l'inflation afin de comparer avec valeurs 2008 N.-B.

- ❑ **PIB** : Les activités océaniques représentent à peu près 4 %, 8 %, 14 %, et 41 % du PIB provincial total pour le N.-B., l'Î.-P.-É., la N.-É., et T.-N.-L. respectivement.
- ❑ **Emploi** : Les activités Océaniques représentent à peu près 7 %, 3 %, 17, et 19 % de l'emploi total au N.-B., l'Î.-P.-É., la N.-É., et T.-N.-L. respectivement
- ❑ **Revenu**: Les activités océaniques représentent à peu près 7 %, 12 %, 17 %, et 20 % du revenu total gagné au N.-B., l'Î.-P.-É., la N.-É., et T.-N.-L. respectivement.

Si les secteurs océaniques de la N.-É. et de T.-N.-L. sont plus gros, c'est parce qu'il y a de l'exploration et forage de pétrole et de gaz en mer dans ces provinces. Ceci a un impact sur les trois indicateurs, mais surtout le PIB. Si l'exploration et le forage de pétrole et de gaz en mer ne sont pas inclus ce qui reste est beaucoup plus comparable pour la région entière. (Tableau 15)

Tableau 15 : Impacts économiques relatifs aux activités océaniques dans les provinces de l'Atlantique si l'exploration et le forage de pétrole et de gaz en mer sont omis

Indicateur	Océan total	Province Total	Océan % du Total
PIB (000\$)			
N.-B. 08	1, 125,991	27, 372,000	4.1 %
N.-B. 06*	1, 081,731	25, 884,000	4.2 %
Î.-P.-É. 06*	360,999	4, 249,000	8.5 %
N.-É. 06*	3, 463,138	31, 743,000	10.9 %
T.-N.-L. 06*	2, 035,527	26, 052,000	7.8 %
Emploi (ETP)			
N.-B. 08	25,541	364,171	7.0 %
N.-B. 06*	20,864	364,171	5.7 %
Î.-P.-É. 06*	8,051	289,604	2.8 %
N.-É. 06*	59,921	391,762	15.3 %
T.-N.-L. 06*	29,476	186,183	15.8 %
Revenu (000\$)			
N.-B. 08	953,563	13, 227,700	7.2 %
N.-B. 06*	804,606	12, 315,900	6.5 %
Î.-P.-É. 06*	259,429	2, 223,800	11.7 %
N.-É. 06*	2, 590,530	16, 568,300	15.6 %
T.-N.-L. 06*	1, 237,075	8, 093,600	15.3 %

Sources : Impacts par secteur; Statistiques Canada, CANSIM 202-0107; Recensement du Canada, 2006.

- ❑ **PIB** : Sans l'exploration et forage de pétrole et de gaz en mer les activités océaniques représentent à peu près 4 %, 8 %, 11 %, et 8 % du PIB provincial total au N.-B., l'Î.-P.-É., la N.-É., et T.-N.-L. respectivement.
- ❑ **Emploi** : Sans l'exploration et forage de pétrole et de gaz en mer les activités océaniques représentent à peu près 7 %, 3 %, 15, et 16 % de l'emploi total provincial au N.-B., l'Î.-P.-É., la N.-É., et T.-N.-L. respectivement.
- ❑ **Revenu** : Sans l'exploration et forage de pétrole et de gaz en mer les activités océaniques représentent à peu près 7 %, 12 %, 16 %, et 15 % du revenu total provincial gagné au N.-B., a l'Î.-P.-É., la N.-É., et T.-N.-L. respectivement.

IV PERSPECTIVES D'AVENIR

1. Pêches commerciales

Les pêches dans le Golfe et dans la baie de Fundy sont pleinement utilisées. Tout changement dans la production et l'impact économique dépendrait surtout de la ressource et des conditions du marché (y inclus les conditions au marché des changes). Le petit déclin de l'impact économique depuis une décennie (en fonction de dollars constants) est dû au déplacement de ces facteurs. Les débarquements de homard sont assez bons, certaines zones sont stables ou en augmentation tandis que d'autres sont en déclin. Les débarquements de crabe ont été forts pour un bon dix ans, mais un repli cyclique a commencé il y 2-3 ans et a atteint son plus bas en 2010. Les débarquements de crevette et de hareng ont été stables, quoique les marchés soient faibles. La pêche est victime de la force du dollar canadien, et pour cette raison les prix débarqués sont plus bas depuis 2003.

La pêche fait face à plusieurs défis. La récession mondiale a réduit la demande et les prix sont les plus bas qu'ils ont été depuis 10 ans. Pire encore, les coûts d'exploitation ont beaucoup augmenté depuis 5 ans, ce qui apporte des revenus négatifs pour plusieurs dans l'industrie. À court terme, les 2-3 prochaines années, les conditions devraient s'améliorer modestement alors que nos principaux partenaires commerciaux sortent de la récession et que la demande pour les fruits de mer augmente. À long terme, les marchés vont se remettre, mais on doute que l'industrie puisse retrouver la forte performance économique qu'elle a connue il y a dix ans. La raison principale, la force du dollar canadien. Au fur et à mesure que les économies se remettent de la récession, on peut croire que la demande pour les produits va augmenter, ce qui va rendre le dollar encore plus fort. Ce n'est pas une bonne nouvelle pour la pêche. Il y aura de l'attrition et ceci pourrait améliorer la viabilité pour ceux qui restent.

2. Aquaculture

Le saumon domine l'industrie de l'aquaculture, un secteur qui a connu beaucoup de défis au cours des 10 dernières années : faibles marchés, maladies et un nouveau système de gestion auquel on a dû s'adapter. Mais elle s'en est sortie avec une nouvelle force, en partie parce qu'il y a eu une consolidation, et parce qu'il y a un système de gestion plus stricte dans la baie. Quoique l'industrie ne puisse croître sans la région des Îles-de-Fundy, elle a pu mieux se positionner en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador. Et malgré le fait que le dollar canadien a eu le même impact qu'avec la pêche commerciale, cet impact a été réduit parce qu'une plus grande proportion de la production est vendue au Canada, et que les prix ont augmenté suite à une chute de production au Chili, ce qui a compensé pour le dollar fort.

L'industrie du saumon semble être arrivée à ses limites de croissance physique. Elle va continuer à jouer un rôle important dans l'économie du comté Charlotte, mais les possibilités d'expansions sont limitées dans les zones côtières par les conditions biophysiques et par une gestion saine. De nouvelles technologies pourraient mener à la possibilité d'expansion au large des côtes. Il y aussi la possibilité d'une diversification à d'autres espèces (ex. flétan, morue, aiglefin); mais la technologie, les coûts d'exploitation et les conditions de marché devront s'améliorer avant que la commercialisation devienne viable. Il y a une sous-utilisation de la ressource disponible dans l'aquaculture des mollusques sur la côte du Golfe, avec l'amélioration des marchés il pourrait y avoir une croissance à long terme (au-delà de 5 ans)

3. Transformation de fruits de mer

L'industrie de la transformation de fruits de mer dépend de la santé de la pêche commerciale dans la région Maritimes, quoique depuis 10-15 ans, elle dépende de plus en plus du homard importé du Maine. D'une perspective d'impact économique ceci est important parce que cela permet aux usines d'utiliser leur capital plus efficacement et en rallongeant la saison, offre plus d'occasions d'emploi intéressant. Les courtes saisons sont un problème non seulement à cause des investissements nécessaires pour rencontrer les périodes de pointe, mais aussi parce que cela crée un climat de concurrence intense pour la matière première. Les marges sont alors réduites pour les compagnies de transformation. Les courtes saisons sont aussi un problème pour les usines qui, en raison de démographie, ont de la difficulté à trouver des travailleurs.

Il est fort probable qu'il n'y aura pas de croissance dans l'industrie de la transformation. Le nombre et la capacité des usines sont liés à la récolte locale et à ce que l'industrie peut importer des autres provinces Maritimes et du Maine. On ne peut imaginer une augmentation des ressources et des débarquements pour les espèces principales. L'impact sur l'industrie est mesuré selon la production, le PIB, l'emploi et le revenu et sera moindre à court terme jusqu'à ce que le crabe se rétablisse. À long terme, les revenus de cette industrie augmenteront alors que les économies sortent de la récession. Il est quand même difficile à dire si les revenus (et les impacts) retourneront au niveau des milliards de dollars comme ils l'ont été en 2002-2003. Depuis ce temps, le dollar canadien est devenu plus fort vis-à-vis la plupart des devises, ce qui apporte une diminution de la valeur des exportations canadiennes.

4. Transport maritime

Le niveau d'activité dans le transport maritime (expédition et ports) est lié au niveau d'importation et d'exportation. Celles-ci sont assez stables depuis 10 ans, avec deux ports, Saint John et Belledune, responsables pour la majorité du commerce. Les industries qui sont responsables pour les données d'expéditions, le raffinage du pétrole, et la génération d'électricité, sont elles-mêmes assez stables, liés comme elles le sont à la capacité des installations de production.

Le transport maritime devrait connaître une augmentation d'activité économique dans le futur suite à l'ouverture en 2009 de l'installation GNL à Canaport près de Saint John. L'expédition de GNL augmentera au fur et à mesure que la capacité d'entreposage et de transformation augmenteront sur le site. L'autre facteur qui pourrait influencer l'expédition est une reprise des industries d'exportation suite à la fin de la récession (l'industrie forestière et minière). Les développements liés à la porte d'entrée Atlantique pourraient aussi stimuler la circulation maritime à partir des ports du Nouveau-Brunswick.

5. Tourisme et loisirs

La majorité d'activités touristiques dans les provinces de l'Atlantique est générée de l'intérieur de la région, et surtout de l'intérieure de la province même. Les données le reflètent avec des modes de déplacements et de dépenses assez stables pour un certain temps. Ceci ne devrait pas changer dans le futur proche.

6. Construction maritime

Le projet de construction principal – le terminal GNL à Canaport – fut complété entre 2006 et 2009. Le projet explique le gros des impacts dans ce secteur. Les autres projets comprennent la construction et l'entretien régulier aux ports principaux (Saint John et Belledune) et aux ports de petits bateaux.

Il ne semble pas y avoir de projets majeurs à l'horizon, mais le Plan d'action économique du Canada offrira certains stimulants. Le Plan d'action verra des investissements dans les ports pour petits bateaux et dans d'autres infrastructures maritimes. Le flux des impacts va continuer avec des travaux de constructions et d'entretiens réguliers.

7. Construction navale et construction de bateaux

L'activité dans ce secteur a beaucoup diminué depuis la fermeture, en 2003, du chantier naval Saint John Shipbuilding, le seul chantier naval de la province. Le peu de construction de bateaux est grâce aux industries de la pêche et de l'aquaculture. Les prévisions veulent que ces industries demeurent stables pour les prochaines années, alors on peut s'attendre à ce que la production et les impacts pour la construction de bateaux restent au même niveau que pour les dernières années.

8. Ministères fédéraux

L'activité et les dépenses des ministères sont stables depuis quelques années. Leurs rôles principaux vont continuer y inclus la responsabilité pour : la gestion de la ressource, la souveraineté et la défense, l'économie, le développement industriel et commercial. Il n'y a rien qui indique que les budgets ou le nombre d'employés pourraient changer dans le futur proche.

9. Ministères provinciaux

Comme leurs homologues fédéraux, l'activité et les dépenses sont stables depuis quelques années. Leurs rôles principaux devraient continuer y inclus la responsabilité pour : transport, développement économique, surveillance environnementale. De même, rien n'indique que leurs budgets ou le nombre d'employés pourraient changer dans le futur proche.

10. Autres

Des ajouts pourraient survenir dans les futures mises à jour y inclus : l'énergie en milieu marin, la technologie maritime et la fabrication haute technologie, services professionnels, services liés aux écosystèmes. Développements énergétiques en milieux marins y inclus pétrole et gaz, marées, vague, et le vent pourraient augmenter dans le futur. Avec la production de gaz naturel au Nouveau-Brunswick, un secteur énergétique émergera dans la prochaine mise à jour de ce rapport. La technologie maritime y inclus l'équipement de navigation, les systèmes de collecte de données, et la biotechnologie se trouve déjà au Nouveau-Brunswick, mais se distingue difficilement de la recherche et du développement en technologie aérienne et terrestre. Le même problème pour les services professionnels tels qu'architecte navale et assurance maritime, droit maritime et autre. Il sera peut-être plus facile de faire le suivi dans le futur. Et pour terminer, les services liés aux écosystèmes sont vus comme étant importants aux efforts entrepris pour établir des mesures et des indicateurs appropriés à fin de rapportage.

(Cette page est blanche intentionnellement)

BIBLIOGRAPHIE

Acton White & Associates, “Economic Study of Canada’s Marine and Ocean Industries”, Prepared for Industry Canada & National Research Council Canada, Ottawa, March 2001.

Agriculture, Pêcheries et Alimentation, Québec, ‘Rapport annuel de gestion, 2006/2007.

Allen Consulting Group, “The Economic Contribution of Australia’s Marine Industries”, Report to the National Oceans Office, June 2004.

APEC Integrated & Coastal Management Project, “Round Tableau Discussion on the Economic Valuation of Marine Sector Activities Across APEC Economies: Summary Record”, Easter Island Chile, 18 October 2004.

Business Research and Economic Advisors (BREA), “The Contribution of the International Cruise Industry to the Canadian Economy in 2007”.

Canmac Economics, School for resource and environmental studies, Enterprise Management Consultants et Secrétariat du comité consultatif atlantique pour la gestion de l’information sur les zones côtières. *La valeur du secteur Océanique pour l’économie de l’Île-du-Prince-Édouard*, préparé pour le gouvernement de l’Île-du-Prince-Édouard et le gouvernement du Canada, 2002, 115 p.

Colgan, Charles S., ‘Measurement of the Ocean and Coastal Economy: Theory and Methods’, Prepared for National Oceans Economic Project, December 2003.

Défense nationale, ‘Estimation des dépenses du MDN par conscription électorale et par province, AF 2002-2003 à 2006-2007

Défense nationale et Statistiques Canada, ‘Activités industrielles de la défense’ AF 2005-2006

Department of Finance, Economic Research and Analysis Division, “Estimating the Value of the Marine Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador, Updated for the 2001-2004 Period”.

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

Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd., “Valuation of Ocean Resources”, prepared for an annual Ocean management seminar at the World Maritime University, Malmo, Sweden, 1994.

Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd., and MariNova Consulting Ltd, “Economic Value of the New Brunswick Ocean Sector”, Prepared for Government of Canada and New Brunswick Government, January 2005.

Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, “Estimating the Value of the Marine, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador”, Updated for the 2001 – 2004 Period, September 2005.

- Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador, Department of Finance, Economics and Statistics Branch, “Estimating the Value of the Marine, Coastal and Ocean Resources of Newfoundland and Labrador”, Prepared for Government of Canada and Government of Newfoundland and Labrador, March 2002.
- GSGislason & Associates Ltd., and Outcrop Ltd., “A Marine Sector National Report Card for Canada: Methodology Report”, Prepared for Canada Fisheries and Oceans, February 2007.
- HLB Decision Economics, Inc., “Marine Transportation Industry Economic impact Study, Final Report”, Prepared for Transport Canada April 30, 2003.
- Kildow, Judith, “Phase I Florida’s Ocean and Coastal Economies Report”, National Ocean Economics Program (NOEP), June 2006.
- Kildow, Judith., Baird, B., Colgan, C., Kite-Powell, H., Weiher, R., ‘Developing Better Economic Information about Coastal Resources as a Tool for Integrated Ocean and Coastal Management’.
- Kildow, Judith and Charles S. Colgan, “California’s Ocean Economy”, Prepared Under National Ocean Economics Program, July 2005.
- LECG, “Marine Industry Benefits Study: Economic impact of the Canadian Marine Transport Industry”, September 30, 2004.
- Mandale Consulting, Canmac Economics Ltd., and P.Y. Chiasson & Associates, “The Economic Value of Marine-Related Resources in New Brunswick”, Prepared for New Brunswick Department of Fisheries and Aquaculture and Department of Fisheries and Oceans, May 2000.
- New Brunswick Boatbuilders Association (NBBA), “Boatbuilding in New Brunswick”, July 2008.
- Pêches et Océans Canada, ‘Developing a Common Methodology and Approach for Future Ocean Industries Studies: Workshop Report’, Halifax, May 6-7, 2002.
- 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.
- Pêches et Océans Canada, “ Le rôle du gouvernement fédéral dans le secteur des Océans” MPOO/5265, 1997.
- Pêches et Océans Canada, La stratégie sur les océans du Canada, No de CAT. Fs23-116/2002F-IN
- Philcox, Neil, “Literature Review and Framework Analysis of Non-Market Goods and Services Provided by British Columbia’s Ocean and Marine Coastal Resources”, Prepared for Canada/British Columbia Oceans Coordinating Committee, March 2007.
- Pugh, David, “Socio-economic Indicators of Marine-related Activities in the UK Economy”, Marine Estate Research Report, Final Report, January 2008.

- Pugh, David and Leonard Skinner, "A New Analysis of Marine-Related activities in the UK Economy with Supporting Science and Technology", IACMST Information Document No. 10, August 2002.
- Roger A. Stacey Consultants Ltd. (RASCL), "La contribution du secteur maritime à l'économie canadienne, 1988-2000" Préparé pour Pêches et Océans Canada, Ottawa, 1988.
- Roger A. Stacey Consultants Ltd. (RASCL) "La contribution du secteur maritime à l'économie canadienne, 1988-2000" Préparé pour Pêches et Océans Canada, Ottawa, Septembre 2003.
- Statistiques Canada, "Extraction de pétrole et de gaz", Cat No. 26-213-XIE, Annuel.
- Statistiques Canada, "Recensement du Canada 2006".
- Statistiques Canada, "Recensement des manufactures, maintenant appelée Enquête annuelle des manufactures (EAM)", Cat No. 31-203/Cat No. 301-006, Annuel.
- Statistiques Canada, "Produit intérieur brut provincial (PIB) par industrie", Cat No. 15-203-XPB, Annuel.
- Statistiques Canada, "Produit intérieur brut provincial (PIB) par industrie et secteur aux prix de base ", Cat No. 15-209-XCB, Annuel.
- Statistiques Canada, "Production brute provinciale par industrie et secteur", Cat No. 15-210-XCB, Annuel.
- Statistiques Canada, "Statistiques d'aquaculture 2005", Cat No. 23-222-XWF, Annuel.
- Statistiques Canada, "Statistiques principales pour les industries manufacturières", Cat No. 301-0006.
- Statistiques Canada, "Le Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)" 2007
- Statistiques Canada, "Le Transport maritime au Canada", Cat No. 54-205-XWF, Annuel.
- Statistiques Canada, "Transport terrestre et maritime ", Cat No. 50-002-XWF / ISSN 1209-1162.
- Statistiques Canada, " La structure entrées-sorties de l'économie canadienne ", Cat No. 15-201-X, 2003/2004.
- Statistics New Zealand, "New Zealand's Marine Economy, 1997-2002.
- Transport Canada, "Le transport Canada", Annuel.
- US Commissioner on Ocean Policy, "Our Oceans: A Natural Asset".
- Wales Coastal & Maritime Partnership, "Valuing our Environment, Economic impact of the Coastal and Marine Environment of Wales, November 2006.

(Cette page est blanche intentionnellement)

ANNEXE A : DÉFINITIONS D'ACTIVITÉS MARITIMES

- ❑ **Pêche commerciale** : SCIAN #11411 – la pêche d'habitat naturel avec des bateaux et des engins spécialisés. Ces bateaux incluent les chalutiers, les senneurs, les palangriers et autres bateaux à pont découvert pour pêcher le homard, le crabe et la pêche sous-marine. Les engins de pêche inclus filet à la traîne, longue ligne, senne coulissante, pêche avec ligne et hameçon et diverses trappes et les
- ❑ **Aquaculture**: SCIAN #11251 – installations où l'on fait l'élevage et la production d'animaux aquatiques dans un environnement contrôlé se servant de diverses formes d'intervention (ex : cages marines, filet de culture, divers systèmes de culture au-dessus du fond (en suspension)) pour améliorer la production y inclus l'empoissonnement, l'alimentation et la protection de prédateurs et de maladies.
- ❑ **Préparation et conditionnement de poisson et de fruits de mer** : SCIAN 31171 les établissements dont l'activité principale est : la préparation, la mise en conserve, le fumage, la congélation et le salage du poisson et le dé coquillage et l'emballage des crustacés. Les usines flottantes sont incluses.
- ❑ **Transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs** SCIAN 483111 Cette classe comprend les établissements dont l'activité principale consiste à fournir des services de Transport hauturiers, côtiers et sur les Grands Lacs pour les marchandises et les passagers. On considère que la Voie maritime du Saint-Laurent fait partie des Grands Lacs. Sont compris dans cette classe les établissements qui exploitent des navires de croisière hauturiers.
- ❑ **Activités de soutien au transport par eau** : SCIAN #4883 – cette industrie comprend quatre sous éléments : opérations portuaires, manutention du fret maritime, service de navigation pour le transport par eau (pilotage, bateau-remorqueur, amarrage, récupération) et autres services aux Transports maritimes (estimeur de cargaison/vérificateurs, approvisionnement, dock flottant pour l'entretien)
- ❑ **Pêche récréative**: ceci comprend la pêche en mer et la pêche estuaire avec des bateaux affrétés et des guides ainsi qu'avec son propre bateau et installations.
- ❑ **Voyage en bateaux de croisière** : SCIAN #4331 – ce secteur émergent est devenu depuis 10 une source importante d'activité touristique. Sur la côte est, des croisières sont offertes entre le nord-est des É.-U. et des ports sur le Saint-Laurent et divers ports des provinces de l'Atlantique. Sur la côte ouest, Vancouver est un port d'attache, avec des ports d'appels en route pour l'Alaska.
- ❑ **Tourisme et loisirs côtiers** : ceci inclut les visites en mer (observation de baleine, visite touristique, randonnée côtière, la plongée, le kayak) ainsi que la voile, navigation de plaisance, visite des plages et autres lieux maritimes.
- ❑ **Construction maritime** : SCIAN #2379 – établissements dont l'activité principale consiste à réaliser des travaux de génie avec des activités spécifiques telles que le battage de pieu, le dragage, et le développement d'installations maritimes.
- ❑ **Construction et réparation de navires (SCIAN 336611)** – Cette classe canadienne comprend les établissements dont l'activité principale est l'exploitation d'un chantier naval. Par chantier naval, on entend les installations fixes comprenant une cale sèche et du matériel d'usine utilisé pour construire des navires, c'est-à-dire d'autres embarcations que celles destinées ou utilisées à des fins personnelles ou récréatives
- ❑ **Constructions d'embarcations** : SCIAN #336612 – comprend les établissements dont l'activité principale est la fabrication d'embarcation y inclus ceux à des fins personnelles et des bateaux de pêches.

ANNEXE B : DONNÉES ET SOURCES

L'analyse se fait à partir de données tirées de plusieurs sources

- ❑ **Pêches commerciales** : Deux sources de valeur de la production sont disponibles. MPO publie les données de valeur des débarquements pour la pêche commerciale par province avec un délai d'un an. Ces données sont disponibles sur le site web (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/index-fra.htm>) Statistiques Canada utilisent ces données pour la pêche commerciale au niveau provincial, avec un délai de 3-4 ans (CANSIM 381-0016) Statistiques Canada dépend de ces données, ces propres sondages et les données administratives (taxation) pour calibrer son modèle entrées-sorties et pour arriver à ces estimations du PIB. Les estimations de l'emploi pour l'industrie de la pêche sont un domaine faible. Il est possible d'estimer le niveau de participation à partir des données de l'assurance emploi (nombre de demandes), mais ceci nous donne la limite inférieure parce que tous les participants de font pas de demande d'assurance emploi, les donnés d'enregistrements de pêcheur donneraient la limite supérieure, mais ce n'est pas tous les pêcheurs qui s'enregistrent qui pêchent. Il n'y a pas de données officielles sur les équivalents à temps plein, et aucune façon fiable de faire une estimation. Ceci reflète en partie, le statut des équipages – ils sont classifiés comme travailleurs indépendants et non pas employés - et la nature saisonnière de la pêche
- ❑ **Aquaculture** : Il y a beaucoup de données dans ce domaine, y inclus la production et la valeur par espèces, nombre de sites et nombre d'emplois, pas le Ministères des pêches et le Ministère d'agriculture et d'aquaculture du Nouveau-Brunswick. MPO publie beaucoup de données en ligne (<http://www.dfo.mpo.gc.ca/stats/aquaculture-fra.htm>) avec le compte de valeur ajoutée de l'industrie pour chaque province (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/stats/aqua-val-fra.htm>) et Statistiques Canada (CANSIM 381-0016). Il y a un délai du reportage par la province et MPO d'un an. Statistiques Canada dépend sur les données de production, ces propres sondages et les données administratives (taxation) pour calibrer son modèle entrée-sortie et pour faire ces estimations de PDG
- ❑ **Transformation de fruits de mer** : La valeur de production annuelle et autres statistiques clés de la fabrication sont disponibles de Statistiques Canada en ligne pour 2004-2006 CANSIM 301-0006, et pour les années antérieures de CANSIM 301-0003 et 301-0005. Les statistiques d'exportation sont disponibles en ligne du site web d'Industrie Canada (<http://strategis.gc.ca>) Un problème avec les données et l'inclusion de matières premières non transformées dans les statistiques de production et d'exportation. Ceci est une préoccupation si la raison d'inclure la transformation de fruits de mer est son line avec la pêche *domestique*. Si non, ce n'est pas un problème (cette étude ne pense pas que ce l'est). La contribution à la production de matières premières non transformées peut être importante, ex. un principal producteur de fruits de mer au Nouveau-Brunswick dépend presque entièrement de matières premières non transformées pour sa production.
- ❑ **Transport maritime**: Les données PIB pour le transport hauturier SCIAN 48311 sont disponibles au niveau national, mais sont supprimées pour certaines années par Statistiques Canada pour le Nouveau-Brunswick par restrictions de confidentialités. Les données de la valeur de production pour ce rapport furent obtenues par demande spéciale à Statistiques Canada. Ces données incluent la portion pour compte d'autrui de l'industrie, et non pas l'activité maritime de compagnies qui transportent avec leurs propres navires (pour compte propre). On ne croit pas que ceci est une composante importante de l'industrie au Nouveau-Brunswick.
- ❑ Le transport maritime est divisé en deux industries distinctes dans SCIAN # 4831 pour le transport hauturier et SCIAN #4883 pour activités de soutien au transport par eau. Ni le PIB ou la valeur de production sont disponibles parce Statistiques Canada inclut cette activité dans le groupe plus larges (SCIAN 488) activités de soutien au transport. Si l'on veut réussir à créer un portrait complet du secteur du transport maritime, il est nécessaire d'estimer la contribution des activités de soutien par méthodes indirectes. Les estimations dans ce rapport sont basées sur des données historiques au niveau national (1997-2000) qui font la distinction SCIAN 48311 et 4883 et permet la contribution relative ai PIB des activités à être déterminer (le ratio 4883/48311 est 1,5 :1,0) Ce ratio est confirmé par les données É.-U. courantes pour ces industries.

- ❑ **Tourisme et loisirs:** Il n'y a pas de données complètes au Canada pour le secteur du tourisme. Cette étude a dû se fier sur trois sources secondaires. Deux visent les activités maritimes touristiques telles que les voyages en bateaux de croisière et la pêche récréative, avec des données de dépenses provinciales. Des données sur les voyages en bateaux de croisière sont disponibles du BREA 2008, *The Economic Contribution of the International Cruise Ship Travel in Canada, 2007*. Des données sur la pêche récréative sont disponibles du MPO *Sondage sur la pêche récréative au Canada, 2000*. La troisième source Statistiques Canada *Enquête sur les voyages des résidents du Canada (EVRC) et Enquête sur les activités et les préférences en matière de voyages (EAPV)* Ceux-ci en gros parlent de tourisme et de loisirs, mais permettent l'analyste d'y extraire les données de participation (jours et dépenses) d'activités spécifiques y inclus plusieurs axes sur l'océan (randonnée côtière, la plongée, le kayak, le voile, et visites de plages). La disponibilité aux dossiers électroniques de la pêche récréative, les données des sondages EVRC et EAPV du MPO et de Statistiques Canada a beaucoup aidé l'analyse. Ensemble ces sources donnent une bonne approximation de l'impact économique du tourisme et loisirs océaniques. Les résultats sont quand même prudents parce que ce qui constitue un 'voyage' dans le sondage EVRC a mené à une sous-estimation de la participation des résidents locaux aux activités océaniques, et parce que les non-résidents ne sont pas inclus dans le sondage. Avec les données, la prochaine étape est de se servir du modèle Entrée- Sortie. Mais le tourisme n'est pas une des industries pour lesquelles des vecteurs entrées et sorties ont été développés. Cela veut dire que les dépenses doivent être triées par commodité (le sondage donne une analyse des dépenses par catégories) avant d'utiliser le modèle
- ❑ **Construction maritime:** Ceci n'est pas uniquement une activité maritime alors les données de production et de PIB ne sont pas disponibles de sources publiées. Afin de pouvoir utiliser le modèle entrée-sortie, la construction maritime tomberait dans la catégorie "Autres travaux de génie civil" (SCIAN #2379) Les données de dépenses ont été compilées de diverses sources y inclus les administrations portuaires (non seulement leurs données, mais les dépenses de construction de chaque port) MPO ports pour petits bateaux, et MDN pour les dépenses capitales des bases navales. Ces sources excluent les dépenses en capital aux installations maritimes privées alors sous-estiment l'impact total de la construction
- ❑ **Construction navale et construction de bateaux:** La valeur de production est publiée par Statistiques Canada, quoique les données soient supprimées pour certaines années par raison de confidentialité. La valeur de production et autres données y inclus l'emploi sont disponibles en ligne de CANSIM 301-0006 (pour 2004-2006) et pour des années précédentes CANSIM 301-0003 et 301-0005 (sujette à la confidentialité) Les données de production furent obtenues de Statistiques Canada par demande spéciale. Au-delà des navires et des bateaux, l'équipement de navigation et de recherche est aussi fabriqué pour usage océanique. Mais les fabricants ne tombent pas dans une catégorie SCIAN précise. Ils sont dans une catégorie très large qui inclut surtout des compagnies qui produisent pour l'industrie aéronautique. Alors, la valeur de production, la statistique clé qui permettrait de déterminer l'impact industriel, n'est pas disponible.
- ❑ **Services gouvernementaux :** La collecte des données sur les dépenses nécessaires afin d'utiliser le modèle E-S. furent obtenus de chaque ministère, divisé par salaires et opération et entretien (O&E)
- ❑ **Universités/recherche et ONGE :** La collecte de données sur les dépenses doit être faite directement de chaque institution ou organisme. De séparer les dépenses pour activités maritimes est un exercice laborieux parce que les systèmes financiers ne sont pas faits pour répondre à telle demande de donnée

ANNEXE C : IMPACTS PAR ACTIVITÉS, 2003-2008

Impacts	Pêches commerciales			Aquaculture			Transformation fruits de mer sans entrées*			Transport maritime		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB 000\$												
2003	121,375	47,389	168,763	58,346	50,460	108,806	188,626	68,396	257,021	61,628	34,383	96,011
2004	133,512	52,128	185,639	56,114	48,529	104,643	168,761	61,193	229,954	64,610	36,047	100,657
2005	141,417	55,214	196,631	71,460	61,801	133,261	171,982	62,361	234,342	67,592	37,711	105,303
2006	105,474	41,181	146,655	N.D.	N.D.	N.D.	175,903	63,782	239,685	59,640	33,274	92,914
2007	122,258	47,734	169,992	57,602	49,816	107,418	146,235	53,025	199,260	63,616	35,492	99,108
2008	111,140	43,393	154,532	61,477	53,168	114,645	165,000	59,829	224,829	63,428	35,388	98,816
Emploi ETP												
2003	1,836	766	2,602	864	861	1,725	4,197	1,344	5,541	1,046	674	1,720
2004	2,020	842	2,862	831	828	1,659	3,755	1,203	4,958	1,097	707	1,803
2005	2,140	892	3,032	1,059	1,055	2,113	3,827	1,226	5,052	1,147	739	1,886
2006	1,596	665	2,261	N.D.	N.D.	N.D.	3,914	1,254	5,168	1,012	652	1,664
2007	1,850	771	2,621	853	850	1,703	3,254	1,042	4,296	1,080	696	1,775
2008	1,682	701	2,383	916	913	1,829	3,671	1,176	4,847	1,077	694	1,770
Revenu 000\$												
2003	77,398	30,678	108,076	24,320	25,967	50,287	132,038	43,761	175,799	62,868	42,760	105,628
2004	85,138	33,746	118,884	23,390	24,973	48,363	118,133	39,153	157,285	65,910	44,829	110,739
2005	90,179	35,744	125,922	29,787	31,803	61,590	120,387	39,900	160,287	68,952	46,898	115,850
2006	67,259	26,659	93,918	N.D.	N.D.	N.D.	123,132	40,809	163,941	60,840	41,381	102,221
2007	77,962	30,901	108,863	24,010	25,636	49,646	102,365	33,927	136,291	64,896	44,140	109,036
2008	70,872	28,091	98,963	25,781	27,526	53,307	115,500	38,280	153,780	64,708	44,010	108,718

Source: Modèle E-S Stat Can *Retombées et totaux de transformation de fruits de mer évitent le compte double des entrées de la pêche et de l'aquaculture

Impacts	Tourisme et loisirs			Construction			Construction de navires et de bateaux			Pêches et Océans		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB 000\$												
2003	109,080	92,173	201,253	4,519	3,818	8,337	7,790	4,080	11,870	N.D.	N.D.	N.D.
2004	108,480	91,666	200,146	5,279	4,460	9,739	4,674	2,423	7,097	26,310	33,193	59,503
2005	103,960	87,846	191,806	3,859	3,261	7,120	2,337	1,396	3,733	27,060	34,139	61,198
2006	101,240	85,548	186,788	82,018	69,305	151,323	3,034	1,708	4,742	24,955	31,483	56,438
2007	100,440	84,872	185,312	124,526	105,225	229,751	2,706	1,353	4,059	30,633	38,647	69,280
2008	100,000	84,500	184,500	147,280	124,452	271,732	2,829	1,587	4,416	23,169	29,230	52,400
Emploi ETP												
2003	3,545	4,014	7,559	4,519	3,818	8,337	7,790	4,080	11,870	N.D.	N.D.	N.D.
2004	3,526	3,992	7,518	5,279	4,460	9,739	4,674	2,423	7,097	399	150	549
2005	3,379	3,826	7,204	3,859	3,261	7,120	2,337	1,396	3,733	410	154	564
2006	3,290	3,726	7,016	82,018	69,305	151,323	3,034	1,708	4,742	378	142	520
2007	3,264	3,696	6,960	124,526	105,225	229,751	2,706	1,353	4,059	464	174	639
2008	3,250	3,680	6,930	2,209	4,750	6,959	60	27	88	351	132	483
Revenu 000\$												
2003	89,991	136,895	226,886	4,519	3,818	8,337	7,790	4,080	11,870	N.D.	N.D.	N.D.
2004	89,496	136,142	225,638	5,279	4,460	9,739	4,674	2,423	7,097	26,310	10,083	36,393
2005	85,767	130,470	216,237	3,859	3,261	7,120	2,337	1,396	3,733	27,060	10,370	37,429
2006	83,523	127,056	210,579	82,018	69,305	151,323	3,034	1,708	4,742	24,955	9,563	34,518
2007	82,863	126,052	208,915	124,526	105,225	229,751	2,706	1,353	4,059	30,633	11,739	42,372
2008	82,500	125,500	208,000	95,732	177,620	273,352	3,033	1,222	4,255	23,169	8,879	32,048

Source: Stat Can modèle E-S

Impacts	Autres ministères fédéraux			Ministères provinciaux			Recherche et ONGE			Nouveau - Brunswick Total		
	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total	Direct	Retombées	Total
PIB 000\$												
2003	2,633	1,253	3,886	N.D.	N.D.	N.D.	920	386	1,306	554,916	302,338	857,253
2004	2,714	1,292	4,006	10,308	4,906	15,214	960	403	1,362	581,721	336,240	917,961
2005	2,798	1,332	4,130	7,247	3,450	10,697	1,059	445	1,504	600,770	348,955	949,725
2006	2,885	1,373	4,258	10,659	5,074	15,733	1,015	424	1,439	566,823	333,152	899,974
2007	2,974	1,416	4,390	10,416	4,958	15,374	1,161	488	1,649	662,567	423,026	1,085,593
2008	3,066	1,459	4,525	10,658	5,073	15,732	1,238	521	1,759	689,285	438,600	1,127,885
Emploi ETP												
2003	29	19	48	N.D.	N.D.	N.D.	13	7	20	16,230	11,579	27,809
2004	30	20	49	80	113	194	14	7	21	17,139	12,367	29,507
2005	31	20	51	57	80	136	15	8	23	15,968	11,283	27,251
2006	32	21	53	83	117	200	15	8	22	92,402	75,919	168,321
2007	33	22	54	81	114	196	16	9	25	135,488	112,625	248,113
2008	34	22	56	83	117	200	18	9	27	13,351	12,221	25,572
Revenu 000\$												
2003	2,633	1,074	3,707	N.D.	N.D.	N.D.	725	278	1,002	404,822	288,969	693,791
2004	2,714	1,107	3,822	10,308	5,525	15,833	756	289	1,046	433,799	302,582	736,381
2005	2,798	1,142	3,940	7,247	3,885	11,132	834	320	1,154	438,793	304,690	743,483
2006	2,885	1,177	4,062	10,659	5,713	16,373	800	306	1,106	459,282	323,272	782,555
2007	2,974	1,213	4,187	10,416	5,583	15,999	915	350	1,265	525,586	386,147	911,732
2008	3,066	1,251	4,317	10,658	5,713	16,371	976	374	1,350	495,994	458,465	954,459

Source: Stat Can Modèle E-S

ANNEXE D: ENTRAÎNEMENT ÉCONOMIQUE

Nouveau - Brunswick entrées – sorties multiplicatrices par secteurs

Activité maritime	PIB			Emploi			Revenu		
	Direct	Indirect	Induite	Direct	Indirect	Induite	Direct	Indirect	Induite
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 de fruits de mer	0.20	0.11	0.07	4.45	1.91	1.65	0.14	0.06	0.06
Transport maritime	0.40	0.10	0.12	4.00	2.54	1.70	0.20	0.13	0.09
Service de soutien pour le transport	0.54	0.15	0.16	11.70	2.37	3.66	0.74	0.17	0.25
Tourisme & loisir	0.40	0.20	0.14	13.00	9.00	5.72	0.33	0.32	0.18
Construction portuaire	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
Construction de bateaux	0.41	0.09	0.12	10.00	1.07	2.88	0.61	0.03	0.18
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	0.70	0.07	0.22
Ministères provinciaux	0.70	0.14	0.19	5.46	4.97	2.71	0.70	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

À noter : PIB et les multiplicateurs du revenu par 1\$ de sortie, multiplicateurs d'emploi par 1million de sorties
Source : Statistiques Canada

ANNEXE E : LEXIQUE

- ❑ **NAT: Nettoyé avec tête** se dit d'un poisson entier nettoyé qui a encore sa tête
- ❑ **ONGE: Organisation non gouvernementale de l'environnement est souvent** un organisme de bienfaisance à but non lucratif créé afin de protéger, militer, or éduquer pour l'environnement naturel.
- ❑ **ETP: Équivalent temps plein** est une mesure d'emploi où un ETP représente un travailleur à plein temps pour un an. ETP est aussi utilisé, dans se rapport, pour représenter l'expression 'année-personne'
- ❑ **PIB: Produit domestique** est la contribution de l'industrie au produit domestique brut et représente la mesure la plus globale de l'impact économique. Le produit domestique d'une industrie capte la valeur qu'elle ajoute aux achats d'intrants par l'ajout de main d'œuvre et de capital. PIB représente la somme de la valeur ajoutée pas chaque industrie. La valeur ajoutée ne doit pas être confuse avec la valeur à la vente, parce que ce dernier inclut la valeur des achats d'intrants.
- ❑ **E-S (modèle) modèle entrées – sorties** est un construit mathématique avec un groupement de matrices d'opérateurs et de coefficients représentant la structure de l'économie et les relations entre les secteurs de l'industrie qui mène a des flux d'entrées et de sorties d'un à l'autre. Ce modèle peut servir à simuler comment les flux à travers un secteur industriel ou plus peut influencer les autres et l'économie en entier
- ❑ **AIS : Anémie infectieuse du saumon** est une maladie du saumon atlantique sauvage et élevé (*Salmo salar*) et d'autres poissons sauvages, causée par un virus qui peut se muter et évoluer comme un virus de grippe.
- ❑ **ZPH: Zone de pêche du homard** est une région géographique désignée pas Pêches et Océans Canada afin de gérer ou le homard est pêché par certaines personnes et bateaux selon certaines méthodes et a certain temps.
- ❑ **GNL: Gaz naturel liquéfié** est du gaz naturel condensé à l'état liquide, lorsque ce gaz est refroidi à une température d'environ -162 °C il prend la forme d'un liquide clair, transparent, inodore, non corrosif et non toxique, composé essentiellement de méthane.
- ❑ **SCIAN: Système de classification des industries de l'Amérique du Nord** est la norme utilisée pas Statistique Canada pour la classification d'entreprise afin de recueillir, analyser et publier les informations statistiques.
- ❑ **N.D.: Non disponible**