

Critique de l'estimation faite par le Port de Québec des retombées économiques que générerait l'exploitation de l'agrandissement Beauport 2020

Jean Lacoursière (www.AccesAuFleuve.org)

Depuis plusieurs décennies, et plus particulièrement depuis l'entrée en vigueur en 1999 de la Loi maritime du Canada faisant du Port de Québec un organisme fédéral autonome, les interventions médiatiques du Port et de ses clients sont accompagnées d'affirmations d'ordre économique. À l'aide de [chiffres aux dimensions incomparables pour le citoyen ordinaire](#), le Port ne cesse de prétendre que sa présence joue un rôle vital pour la santé économique de la région de Québec, allant jusqu'à affirmer être « [un moteur économique pour la région](#) ». Cette gestion de l'image à l'aide de gros chiffres agit en rouleau compresseur, en appui au [désir impérissable](#) du Port d'augmenter le transbordement de matières en vrac dans le [secteur Beauport](#), souhait prenant aujourd'hui la forme du projet [Beauport 2020](#).

Retombées économiques du transport maritime des marchandises dans la région de Québec: portrait actuel (sans Beauport 2020)

Accès Saint-Laurent Beauport a décortiqué toutes les études de retombées économiques relatives à l'industrie maritime locale pour en extraire l'impact économique relatif du transport maritime de marchandises pour la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec. Un tel examen révèle que les retombées locales de cette activité économique sont relativement faibles et que les emplois générés par le projet Beauport 2020 seront peu nombreux une fois les infrastructures construites. Le tableau ci-dessous résume les résultats de nos analyses dont les détails pour les années 1980 à 2007 font partie d'un [document antérieur](#).

Résumé des études d'impact économique total (direct, indirect et induit) du transport maritime des marchandises dans la région de Québec. La valeur ajoutée de l'étude de 1981 (5 % du PIB) semble aberrante par rapport aux autres. Les valeurs de produit intérieur brut (PIB) proviennent de l'Institut de la statistique du Québec.

| Année étudiée | Étude | Emplois (pers.-année) | Valeur ajoutée (M\$) | PIB RMR de Québec (M\$) | Valeur ajoutée/PIB (%) |
|---------------|--|-----------------------|----------------------|-------------------------|------------------------|
| 1980 | B.C.G. (Université Laval) pour Port de Québec (1981) | 2500 | 358 | 7 222 ^a | 5,0 |
| 1994 | CRAD (Université Laval) pour industrie maritime (1995) | 760 ^b | 107 | 16 730 ^a | 0,64 |
| 2001 | Tecsult Inc. pour CRÉ C.-N. et Chaudière-Appalaches (2006) | 1478 | 115 | 21 147 | 0,54 |
| 2007 | SECOR Conseil pour Port de Québec (2009) | 2039 ^c | 197 ^c | 30 686 | 0,64 ^c |
| 2010 | ADEC Inc. pour SODES et MTQ (2012) | 2118 | 175 | 33 738 | 0,52 |
| 2014 | KPMG pour Port de Québec ^d (2015) | 2121 | 211 | 38 473 | 0,55 |

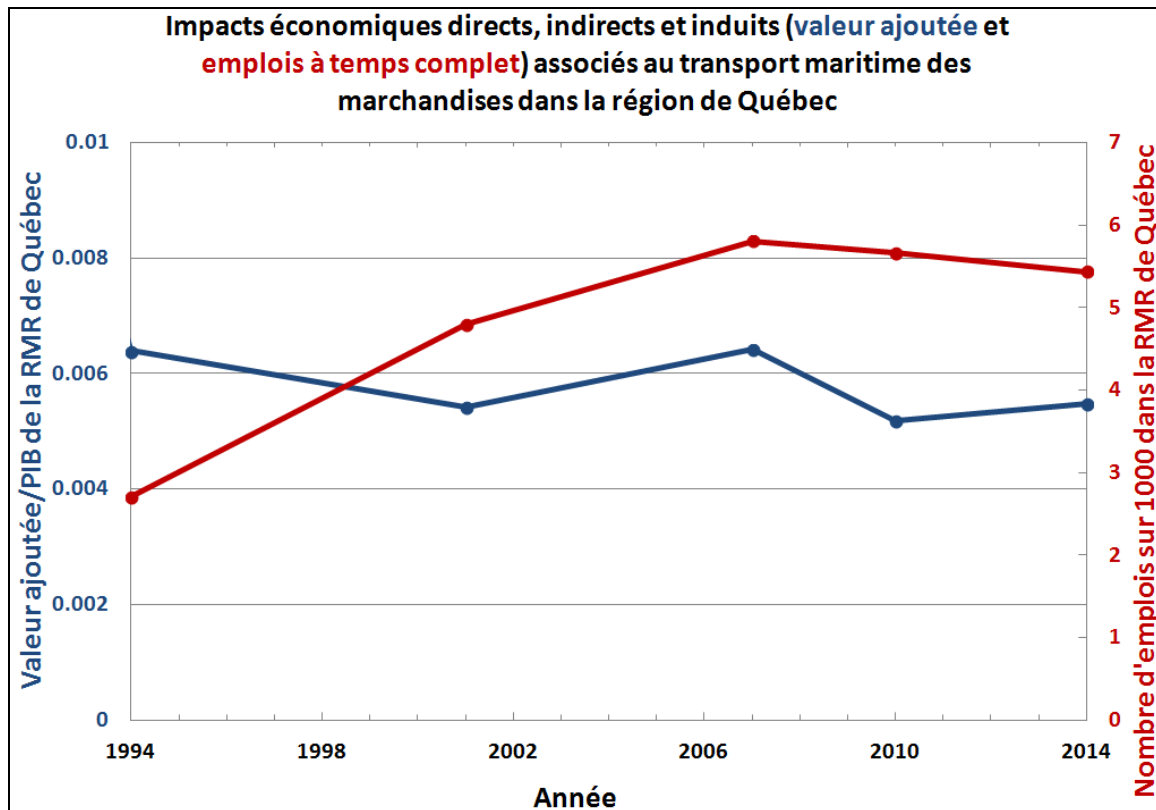
^a Valeur calculée comme étant **10 % du PIB du Québec**;

^b Dans cette étude, les entreprises de transport de marchandises (vrac) sont incluses dans la catégorie *Industries portuaires*, qui comprend entre autres le chantier naval MIL-Davie. Pour arriver à 760 personnes-année, nous avons légitimement soustrait les 1500 personnes-année travaillant chez MIL-Davie en 1994 du total d'emplois (2260) de la catégorie *Industries portuaires*;

^c Cette étude fournit les impacts directs du transport maritime des marchandises pour la région de Québec, mais pas les impacts totaux (directs, indirects et induits) permettant de faire une comparaison avec le PIB de la RMR de Québec. Or, [l'étude de 2014 de KPMG](#) permet de calculer, pour le transport maritime des marchandises dans la RMR de Québec, que le ratio entre les impacts directs et totaux est 0,55 pour les emplois et 0,64 pour la valeur ajoutée. Le ratio pour les emplois est très proche de celui (0,53) que nous avons [déduit par diverses hypothèses en lisant l'étude SECOR Conseil](#);

^d L'investissement annuel moyen des trois dernières années déclaré par les entreprises est inclus dans cette étude (dépenses en infrastructures, machineries neuves, réparation et entretien d'équipements existants, etc.).

Le graphique ci-dessous montre l'importance relative du transport maritime de marchandises en vrac pour la région de Québec entre 1994 et 2014, en termes de produit intérieur brut (PIB) et d'emplois à temps complet, en utilisant une valeur de **0,8 pour le ratio entre les emplois à temps complet et les emplois totaux** et en supposant que les emplois à temps partiel sont tous à mi-temps. Le nombre total d'emplois dans la RMR de Québec [provient du site internet de l'Institut de la statistique du Québec](#).



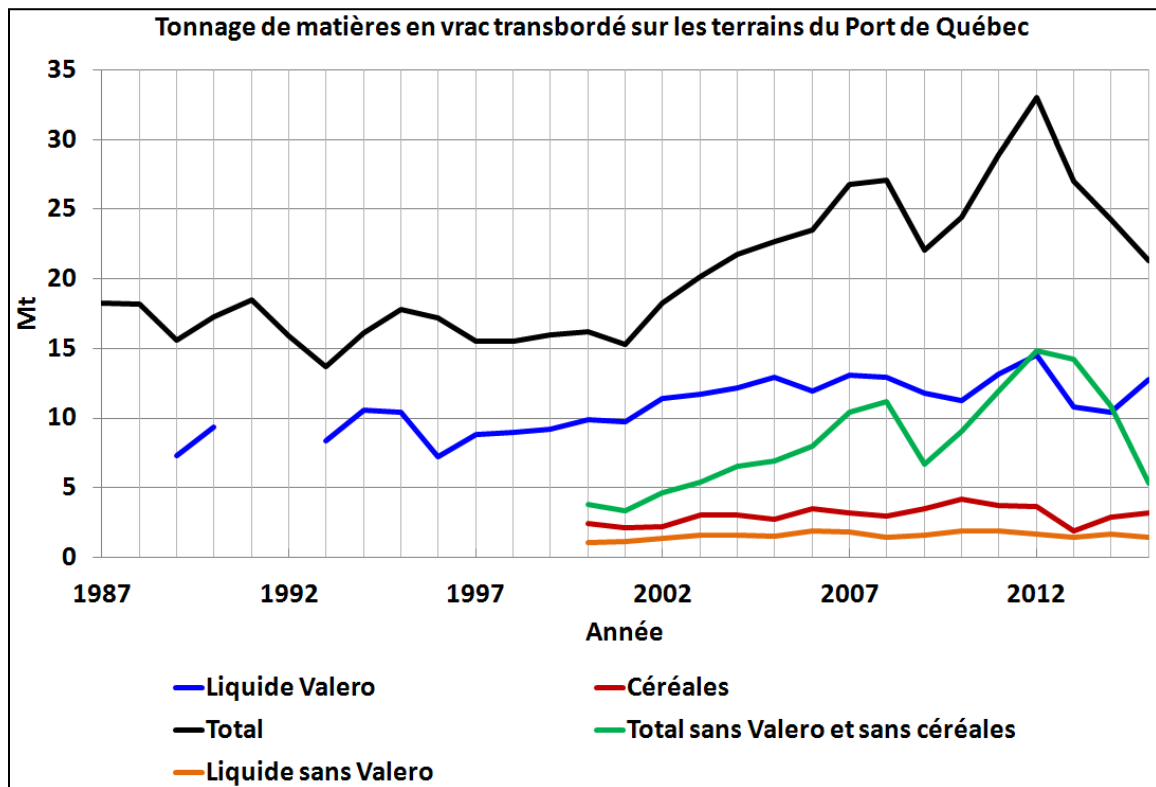
Ce graphique permet d'estimer que:

- 1) le transport maritime des marchandises représente une valeur ajoutée (retombées directes, indirectes et induites) pour la RMR de Québec représentant 0,6 % de son PIB;
- 2) sur 1000 emplois dans la RMR de Québec, cinq (5) sont associés de façon directe, indirecte ou induite au transbordement maritime des marchandises.

Sans surprise, cette activité économique consistant à accueillir des matières venant d'ailleurs et repartant ailleurs sans subir de transformation contribue de façon marginale à l'économie locale. (Le qualificatif « moteur économique » souvent utilisé par le Port semble totalement inapproprié.) Par contre, la population locale en subit quotidiennement [les inconvénients](#) de cette activité.

En 2014, une analyse de Québec International intitulée [Portrait socio-économique de la Capitale nationale](#) ne disait rien sur la contribution du transport maritime des marchandises à l'économie locale, le mot port étant même absent du document; idem pour [une étude similaire de 2016](#) pilotée par la Chambre de commerce et d'industrie de Québec et dont Le Soleil a [rapporté les faits saillants](#): aucune mention du port ou du transport maritime des marchandises n'y apparaît, les sept moteurs de l'économie locale étant le secteur gouvernemental (14,3 % du PIB de la RMR de Québec), le commerce de détail et de gros (10,5 %), les services immobiliers (10,2 %), la fabrication (10,1 %), les assurances et les services financiers (10,1 %), le tourisme et la culture (5,2 %) et les technologies de l'information (2,7 %).

Le graphique ci-dessous montre le tonnage de matières en vrac transbordé sur les terrains du Port de Québec entre 1987 et 2015. Grâce à la Loi d'accès à l'information et aux données de tonnage transbordé disponibles [sur la figure 8 de l'étude de KPMG citée précédemment](#), nous avons extrait les contributions au tonnage total qui proviennent du vrac liquide transbordé à la raffinerie Valero de Lévis (produits pétroliers) et des céréales qui sont principalement transbordées dans le [secteur l'Estuaire](#) dans les silos de l'entreprise [Bunge](#), cela dans une tentative d'isoler les variations annuelles du tonnage transbordé dans le secteur Beauport qui est visé par le projet Beauport 2020. Le résultat est la courbe verte (Total sans Valero et sans céréales). La relative stabilité de la courbe orange (Liquide sans Valero) indique, sans surprise, que les variations de la courbe verte sont principalement causées par les fluctuations du tonnage de matières solides transbordées dans le secteur Beauport, dont beaucoup de minéral.



Quelles seraient les retombées économique locales résultant de l'exploitation des nouveaux terrains créés avec Beauport 2020?

Le Port de Québec justifie le bien-fondé de Beauport 2020 en utilisant, [entre autres](#), l'argument des grandes retombées économiques qui découleraient du projet. Sur la page de son site internet [dédiée à Beauport 2020](#), le Port affirme (le gras est ici ajouté):

*« Durant la phase de construction estimée à 5 ans, le projet créera 1 200 emplois par année. **Par la suite, l'ensemble de ces infrastructures permettra***

de créer 1 100 emplois permanents supplémentaires et un ajout de 100 M\$ en retombées économiques. »

Ces retombées de 1100 emplois permanents (on rencontre aussi parfois le nombre 1000) et de 100 M\$ associées à l'exploitation de l'agrandissement Beauport 2020 sont également mentionnées sans plus de précisions dans un [communiqué du Port émis le 4 janvier 2017](#).

Or, au sujet des 1100 emplois permanents, le Port omet la plupart du temps de dire que:

- 1) ces emplois sont estimés à l'échelle du Canada, pas à celle de la région de Québec. Si cette vérité apparaît brièvement dans [la vidéo promotionnelle](#) de Beauport 2020 (figure ci-dessous), elle est très rarement fournie par le Port et les médias qui rapportent les 1100 emplois sans plus de précision;
- 2) il s'agit de la somme des emplois directs, indirects et induits. Pas des emplois directs.



Une [lettre adressée au Comité de vigilance des activités portuaires](#) en janvier 2016 permet de comprendre comment ces estimations de retombées économiques associées à l'exploitation de Beauport 2020 sont obtenues. Dans cette lettre, le Port dit (le gras est ici ajouté):

*« Les prévisions de retombées économiques du projet sont calculées à partir de multiplicateurs fournis par KPMG (provenant notamment de l'ISQ et de [la récente étude de retombées](#)). Ces multiplicateurs donnent le nombre d'emplois, la valeur ajoutée et les revenus gouvernementaux par M\$ d'investissement et par million de tonnes (Mt) de marchandise. Pour la phase d'exploitation [de Beauport 2020], des multiplicateurs ont été estimés par KPMG suite à l'étude de retombées économiques de 2015. L'APQ [Administration portuaire de Québec] estime qu'à terme, **le projet Beauport 2020 pourra permettre la manutention de 6 à 8 Mt de marchandises, sans être à pleine capacité. Ces trafics génèreraient environ 1 000 emplois au niveau canadien annuellement.** »*

Le Port obtient donc ce résultat d'approximativement 1000 emplois totaux à l'échelle canadienne en utilisant une règle de trois basée sur les retombées par tonne de matière transbordée. Le Port ne considère alors pas, dans ses estimations, que la totalité ou une partie de ces nouveaux tonnages rendus possibles grâce à l'agrandissement Beauport 2020 pourraient provenir d'un autre port canadien duquel une partie du trafic serait déviée vers le port de Québec. Dans un tel cas, Beauport 2020 n'ajouterait aucune valeur à l'économie canadienne.

Revenons précisément à la question principale, à savoir la valeur plausible des retombées économiques de l'exploitation de Beauport 2020 pour la RMR de Québec.

Dans un [document du Port de Québec](#) datant de 1983-1984, on lit que le transbordement maritime de marchandises solides en vrac génère 3,7 emplois directs par hectare. Un [autre document](#), publié en 1982 par le Conseil de développement du Québec métropolitain (CDQM), avance essentiellement le même chiffre pour les marchandises solides en vrac (3,5 emplois directs par hectare) et ajoute un chiffre pour les marchandises liquides en vrac: 1,7 emplois directs par hectare. [Remarque: il est possible que ces valeurs proviennent de la même source, soit [l'étude de 1981 du B.C.G. \(Université Laval\) pour le Port de Québec.](#)]

Ainsi, comme le projet Beauport 2020 créerait 17,5 hectares de nouveaux terrains, il générerait une soixantaine d'emplois directs localement si les matières en vrac n'étaient que solides, et une trentaine d'emplois directs si les matières en vrac n'étaient que liquides. En comparaison, la RMR de Québec dénombrait [442 000 emplois au 30 septembre 2016](#). (Au Québec, approximativement [80 % des emplois](#) sont à temps complet.)

Voici une autre source intéressante à laquelle comparer les estimations du Port de Québec. La Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) planche actuellement sur un [projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire](#) situé dans le port de Montréal. Il s'agit d'un projet similaire à Beauport 2020, mais utilisant 10 hectares de terrains existants au lieu de 17,5 hectares de terrains à créer par remblaiement du fleuve. La phase d'exploitation de ce terminal générerait, selon la CIAM et une modélisation de l'Institut de la statistique du Québec, 20 emplois permanents. Il est remarquable qu'une modélisation faite en 2015-2016 trouve un nombre d'emplois similaire à celui estimable en 1982 (1,7 emploi directs par hectare) pour le transbordement maritime de matières liquides en vrac utilisant 10 hectares de terrains. Ce projet illustre par ailleurs la déficience en gestion intégrée du transport maritime des marchandises sur le Saint-Laurent: le Port de Québec justifie Beauport 2020 en prétendant manquer d'espace, mais la CIAM a pour but de « *rapprocher le point de réception des navires-citernes à Montréal au lieu de Québec* ».

Revenons maintenant au Port de Québec. Dans sa [lettre adressée au Comité de vigilance des activités portuaires](#) en janvier 2016, le Port affirme que la phase d'exploitation de Beauport 2020 générerait 997 emploi-années à temps plein au Canada. La lettre ne fournit pas une estimation du nombre d'emplois locaux. Toutefois, lors d'un comité plénier du Conseil municipal de Québec tenu en novembre 2015 et portant sur le projet Beauport 2020, le Port a dit (entre [151 minutes 20 secondes et 154 minutes 50 secondes de la vidéo](#)) qu'entre 60 et 65 pour cent des retombées économiques canadiennes seraient captées localement. Ainsi, l'exploitation de Beauport 2020 ajouterait entre 600 et 650 emplois totaux (directs, indirects et induits) dans la RMR de Québec. Or, [l'étude de retombées économiques de KPMG](#) commandée par le Port et citée précédemment montre que pour le transport des marchandises en 2014, le ratio entre les emplois directs et les emplois totaux était de 0,55. Ainsi, selon le Port de Québec, l'exploitation de Beauport 2020 créerait entre 330 et 358 emplois directs. Un tel nombre est irrécyclable d'un facteur 6 à 12 avec les valeurs d'emplois estimées précédemment.

Le tableau ci-dessous résume ces valeurs d'emplois directs et met en relief le caractère aberrant de l'estimation faite par le Port. Notre analyse permet aussi de considérer comme douteuse la valeur de 997 emplois totaux (directs, indirects et induits à l'échelle canadienne) estimée par le Port pour l'exploitation de Beauport 2020.

Tableau permettant d'estimer le nombre d'emplois directs, pour la RMR de Québec, que créerait l'exploitation de l'agrandissement Beauport 2020. L'estimation faite par le Port (en rouge) est irrécyclable d'un facteur 6 à 12 avec les autres sources.

| Année | Document | Type de vrac transbordé | Superficie terrains (ha) | Emplois directs (pers.-année) | Emplois directs par hectare |
|-------------|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1982 | Conseil de développement du Québec métropolitain | solide | - | - | 3,5 ^a |
| 1982 | Conseil de développement du Québec métropolitain | liquide | - | - | 1,7 ^a |
| 1983-1984 | Port de Québec | solide | - | - | 3,7 ^a |
| 2016 | Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) | liquide | 10 | 20 | 2,0 |
| 2016 | Port de Québec - Beauport 2020 | solide ou liquide | 17,5 | 330 - 358 | 20 |

^a Il est possible que ces valeurs proviennent de la même source, soit [l'étude de 1981 du B.C.G. \(Université Laval\) pour le Port de Québec](#).

À l'automne 2014, pendant une visite guidée de la journée porte ouverte organisée par le Port de Québec, on apprenait de la bouche d'un employé que le transbordement d'un chargement de granules de bois aux nouveaux silos de l'Anse-au-Foulon ne requérait que trois employés. Il relève en fait de la connaissance ordinaire que le transbordement maritime de matières en vrac requiert peu de main-d'œuvre. Par contre, cette activité nécessite de vastes terrains parmi les plus précieux pour la qualité de vie d'une ville: ceux au bord de l'eau.