Énoncé des incidences environnementales

Ports Canada

Port de Québec

Port of Quebec

Canada

EVAMUN[1] : 764 501 750

EVACOMIND[2] : 68 607 480

$$\text{Part du budget attribuable aux industries et commerces} = \left[\text{Part du budget touchée par le projet}\right] \times \left[\frac{\text{EVACOMIND}}{\text{EVAMUN}}\right]$$

$$1\,728\,234\$ = 19\,257\,930\$ \times \frac{68\,607\,480\$}{764\,501\,750\$}$$

Etape 3 Dépenses municipales d'opération prévues pour le projet

Le calcul à faire est le suivant:

$$\text{Dépenses d'opération à l'hectare} = \left[\text{Part du budget attribuable aux industries et commerces}\right] \times \left[\frac{\text{emplois/ha}}{\text{EMMUN}^{(3)}}\right]$$

Pour les emplois à l'hectare, nous utiliserons des chiffres fournis par le service de Planification et Développement du Port de Québec[4] (tableau 4.11). D'autre part, le nombre d'emplois industriels et commerciaux nous ont été fournis par le service de l'aménagement du territoire de la C.U.Q. (tableau 4.12). Les résultats du calcul sont illustrés au tableau 4.13.

(1) Total de l'assiette imposable d'évaluation foncière élargie
(2) Evaluation foncière des établissements industriels et commerciaux
(3) Nombre d'emplois industriels et commerciaux dans la municipalité.
(4) Dulude, Marc. Prévision de l'incidence de l'extension du Port de Québec sur la création d'emplois, Port de Québec, Service de Planification et Développement, mars 1982.

TABLEAU 4.11

Emplois à l'hectare

Activité	Emplois à l'hectare
Vrac solide	3.7
Terminal forestier	21.9
Parc à conteneurs	21.0
Terminal Ro-Ro	20.0
Terminal céréalier	21.7

Source: Port de Québec, 1982.

TABLEAU 4.12

Emplois industriels et commerciaux
dans l'ensemble de la municipalité de Beauport

Secteurs	Emplois (1981)
Manufacturier	1 984
Transport et communications	412
Commerce de gros	362
Commerce de détail	1 495
Services	2 733
Total	6 986

Source: Urbatique Inc., Schéma d'aménagement de la C.U.Q., Ménages/emplois, Québec 1981.

4.2.3 Synthèse

Les résultats montrés au tableau 4.14 démontrent que le projet d'extension du Port de Québec sera fiscalement rentable pour la municipalité de Beauport et que cette rentabilité fiscale sera directement proportionnelle au rapport capital/travail des installations qu'on y trouvera.

Une telle conclusion est conforme à l'idée que la majorité des dirigeants locaux se fait au sujet des développements industriels et commerciaux. Ils font généralement l'hypothèse que de telles installations vont payer beaucoup plus en taxes qu'ils ne coûteront en services publics.

Cette hypothèse est toutefois remise en question aux Etats-Unis, où plusieurs études d'impact fiscal sont arrivées à des résultats contraires. Le Port de Québec est cependant un cas particulier en ce sens qu'il assume une partie des frais normalement assumée par la municipalité où se fait le développement:

- la construction, l'entretien, l'éclairage et le déneigement des nouvelles rues sont la responsabilité du Port de Québec

- le Port de Québec possède son propre service de police

- et finalement, une partie de l'eau utilisée au Port pourrait être puisée directement au fleuve.

Dans ces conditions, on serait porté à croire que le projet d'extension du Port de Québec n'entraînera aucun frais supplémentaire pour la municipalité de Beauport. Mais dans les faits, le Port de Québec est, comme tous les autres contribuables de Beauport, un consommateur de services municipaux. Il est donc, à ce titre, responsable d'une part des dépenses municipales. C'est ce que le modèle a tenté d'évaluer.

Les résultats doivent toutefois être interprétés avec beaucoup de précautions en gardant bien à l'esprit les limites propres au modèle retenu ainsi que la sensibilité des résultats aux différentes lois fiscales en vigueur et à venir.

Le modèle associe l'augmentation des dépenses municipales au nombre d'emplois créés par le projet. Il s'agit bien sûr d'une hypothèse difficilement vérifiable que seule une étude empirique sur la consommation de services municipaux pourrait confirmer ou infirmer. C'est cependant la seule variable utilisable qu'on peut qualifier de réaliste pour la grande majorité des services municipaux.

De plus, les résultats obtenus ici seront éventuellement modifiés par l'application de la loi 57 sur la fiscalité municipale. Cette loi, adoptée en 1979, prévoit en effet la taxation d'installations (notamment les quais et les convoyeurs) qui ne sont pour l'instant ni évaluées, ni taxées. La mise en application de ces nouvelles dispositions augmentera considérablement l'évaluation du projet, donc les revenus de la municipalité.

Malgré ces limites, l'étude met en évidence le lien inversement proportionnel existant entre la rentabilité fiscale et le rapport capital/travail. On note en effet que plus une activité est intensive en

capital (donc peu créatrice d'emplois) plus son impact fiscal sera positif et qu'à l'inverse une activité faible en capital aura un impact fiscal négatif mais sera très créatrice d'emplois. L'intérêt manifesté pour une activité donnée dépendra donc beaucoup plus de l'intérêt de celui qui l'analyse que des caractéristiques propres à cette activité.

4.7 SYNTHESE DES IMPACTS

Pour donner une idée globale des résultats obtenus, nous reprendrons ici les grandes conclusions de chacune des études sectorielles.

4.7.1 Impact économique

L'impact de la réalisation (construction) de l'ensemble du projet consistera en la création directe de 443 années-personnes de travail et indirecte de 301 années-personnes de travail. L'impact lié à l'implantation des installations des clients créera quelques 188 personnes-années de travail pour chaque tranche de $10 millions dépensée.

Quant à elle la phase opérationnelle du projet devrait créer entre 91 et 690 emplois permanents selon le type d'activité qui s'implanteront sur le site. Ces emplois permanents que l'on qualifie d'emplois de base permettront d'accroître le niveau de l'activité économique régional.

4.7.2 Impact fiscal

L'impact de projet sur la fiscalité municipale de Beauport sera positif, peu importe la nature de la future occupation du sol. Ce qui signifie que le projet rapportera plus en taxes à la municipalité de Beauport, qu'il ne coûtera en services publics. Selon l'hypothèse utilisée (consommation de services municipaux proportionnelle au nombre d'employés), l'impact fiscal net à l'hectare devrait varier entre + 2809$/ha pour un terminal forestier et + 151 121$/ha dans le cas d'un terminal céréalier.

EQUIPE DE TRAVAIL

Jocelyne Berthiaume, secrétaire
Francine Brassard, B. Sc. S., M.A.T.D.R.
Michelle Camiré, secrétaire
Denis Fafard, B. urbanisme, aménagiste
Gilles Laboissonnière, cartographe
Patrick Le Goff, géographe, M.S.T. géoarchitecture
Danielle Marleau, secrétaire
Pierre Pelletier, arpenteur-géomètre, aménagiste
Marie Picard, géographe, urbaniste, aménagiste
Gaëtan Poiré, arpenteur-géomètre, aménagiste
Christiane L. Robitaille, secrétaire
Alexis Ségal, géographe, aménagiste
Raynald Vallée, photographe

PARTICIPATION SPECIALE

Gaston Blanchet, ingénieur, Port de Québec
Louis-Philippe Cormier, directeur, planification et développement, Port de Québec
Yvan Gagnon, directeur, service de planification et développement, Ports Canada
Gérard Laroche, responsable des ventes, Port de Québec
Frank Lynch, ingénieur

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier la direction et le personnel du Port de Québec, ainsi que les personnes de tous les niveaux de gouvernement qui, par leur précieuse expertise ont contribué, de près ou de loin, à la réalisation de ce document. Nous remercions aussi les firmes Roche & Associés, Pluram Inc., le Laboratoire hydraulique LaSalle et les corporations des pilotes du Bas St-Laurent et du St-Laurent central pour leur précieuse collaboration.

Marc Dulude, économiste
Chargé de projet
Analyste en planification

Yvon Bureau
Directeur administratif
Directeur du service de l'exploitation