

Retombées économiques du transport maritime des marchandises dans la région de Québec

Jean Lacoursière

Accès Saint-Laurent Beauport (AccesAuFleuve.org)

Résumé

L'analyse des études d'impacts économiques du transport maritime des marchandises dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec, publiées entre 1980 et 2007, permet d'estimer que : 1) le transport maritime des marchandises représente une valeur ajoutée (retombées directes, indirectes et induites) pour la RMR de Québec se situant entre 0,5 et 0,8 % de son produit intérieur brut; 2) sur 1000 emplois dans la RMR de Québec, 4 sont liés de façons directe, indirecte ou induite au transport maritime des marchandises. Les marchandises sont essentiellement des matières en vrac, sous forme solide et liquide, dont du pétrole.

Introduction

Depuis la fin des années 1990, le Port de Québec martèle dans ses communications que son existence, qui sert principalement le transbordement maritime de vrac solide et liquide (dont du pétrole), joue un rôle vital pour la santé économique de la région de Québec. Cette propagande, dont le but est de susciter l'acceptation par la population locale de l'utilisation des berges publiques pour cette activité industrielle et éventuellement son augmentation, s'appuie sur l'utilisation de chiffres impressionnants, mais difficiles à mettre instantanément en perspective. Par exemple, le site internet du Port de Québec¹ mentionne que sa présence est responsable de 9800 emplois au Canada. Une autre chiffre, maintenant disparu du site internet, mentionnait que « *les activités portuaires et maritimes de Québec génèrent annuellement au pays des retombées économiques de plus de 786 millions \$* ».

Le Port de Québec et l'industrie maritime ont commandé trois études de retombées économiques depuis 1980 pour soutenir ce genre d'énoncé. Les chiffres mentionnés au paragraphe précédent sont issus d'une étude de 2009 (basée sur des données de 2007) qu'a commandée le Port à la firme SECOR Conseil. Trois autres études antérieures à cette dernière existent, basées sur des données de 1980, 1994 et 2001. Mise à part l'étude basée sur des données de 2001, qui est par ailleurs la seule à ne pas avoir été commandée par l'industrie maritime, toutes les études incluent les retombées d'activités autres que le transport de marchandises, comme par exemple le transport des personnes (croisières, traversiers) et la construction de navires (chantier maritime MIL-Davie). Ainsi, lorsque le Port parle des retombées économiques dues à sa présence, il englobe dans un seul chiffre les retombées de toutes ces activités, et cela sur l'ensemble du territoire canadien.

Dans cet article, nous décortiquons ces études pour en extraire la valeur des retombées économiques du transport maritime des marchandises (le vrac) pour la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec. La raison de ce choix est simple. Le transbordement de vrac, en particulier son augmentation continue dans le secteur

Beauport ou avec un éventuel port pétrolier à Lévis, est l'activité portuaire ayant le plus d'impacts négatifs sur la population locale: poussières de métaux et d'autres substances dans la Basse-Ville de Québec (Limoilou), entreposage (Beauport) d'immenses quantités de carburants dangereux à un jet de pierre de zones densément peuplées, passage en plein secteur résidentiel (Limoilou) de trains chargés de ces carburants, perte de jouissance des berges publiques, sans oublier le risque d'un déversement pétrolier dans un fleuve glacé plusieurs mois par année, doté d'un fort courant changeant de direction trois fois par jour et dont l'eau est la source d'eau potable d'une grande partie de la population de Québec.

Si la population de la région de Québec subit les inconvénients et les risques liés au transbordement maritime de vrac sur ses berges, quels en sont les avantages économiques relatifs?

1981 – Étude de l'impact économique du Port de Québec²

La première étude analysée couvre la région 03 et s'intitule *Étude de l'impact économique du Port de Québec*. Elle repose sur des données économiques de 1980. À cette époque, le Port souhaitait se créer de nouveaux terrains en remblayant le fleuve sur une bande d'environ 800 m de large partant de la péninsule de Beauport et se rendant jusqu'à la rue Francheville, presque jusqu'aux chutes Montmorency. L'étude fut commandée par le Port au Bureau de consultation en gestion de l'université Laval, avec entre autres objectifs de « *permettre l'expansion industrialo-portuaire au Port de Québec.* » Les impacts économiques y sont évalués en utilisant le modèle intersectoriel du Bureau de la statistique du Québec (BSQ). Les données de base furent recueillies par questionnaire auprès de 417 entreprises de la région 03, regroupées en trois catégories : *Vrac solide*, *Vrac liquide* et *Autres*. Dans une « *lettre de sensibilisation* » jointe au questionnaire, le directeur général du Port de l'époque, Henri Allard, écrit que l'étude sera « *un outil additionnel afin de mieux démontrer que le port est une activité indispensable dans notre région et mérite l'appui de la population, de l'homme d'affaires et de l'homme politique dans des questions aussi capitales que le dragage et l'expansion industrialo-portuaire. [...] Nous sommes convaincus que vous saurez donner tout votre appui à nos étudiants afin d'assurer le succès de cette étude, et nous comptons sur votre entière collaboration; vous serez les premiers à bénéficier de cette étude.* »

Pour la somme des catégories *Vrac solide* et *Vrac liquide*, l'étude mesure des impacts économiques totaux (directs, indirects et induits) de 358 M\$ (valeur ajoutée) et 2500 personnes-année (emploi). Il est intéressant de comparer cette valeur ajoutée au produit intérieur brut (PIB) de la RMR de Québec. Ce chiffre est difficile à trouver pour l'année 1980, mais on peut l'estimer très raisonnablement à 10 % de celui du Québec, qui était cette année-là de 72,2 G\$. Ainsi, en 1980, la valeur ajoutée des catégories *Vrac solide* et *Vrac liquide* pour toute la région 03 représentait environ 5 % du PIB de la RMR de Québec (i.e. 358 M\$ ÷ 7222 M\$).

1995 – L’impact économique de l’industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches³

La deuxième étude analysée s’intitule *L’impact économique de l’industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches*. Elle est basée sur des données de 1994 et fut commandée au Centre de recherche en aménagement et en développement (CRAD) de l’université Laval par les principaux membres de l’industrie maritime de la région, regroupés pour former l’*Initiative de concertation sur l’avenir de l’industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches*. L’étude prend soin de préciser qu’elle vise seulement l’activité associée au transport maritime des personnes et des marchandises. Elle ne couvre pas l’activité maritime de loisir, comme la navigation de plaisance, la pêche sportive et la chasse à la sauvagine, ni les activités commerciales qui y sont rattachées. Les données de base furent recueillies lors d’entrevues auprès de 120 entreprises de Québec – Chaudière-Appalaches, regroupées en cinq catégories : *Services maritimes* (dont associations et syndicats), *Industries portuaires*, *Gouvernements*, *Transport maritime des personnes* et *Touristes*. Le Simulateur socio-économique de la région de Québec (SIMBEC) de l’université Laval fut utilisé pour calculer les impacts économiques.

Les entreprises de transbordement de marchandises (vrac) sont regroupées dans la catégorie *Industries portuaires*, qui comprend en plus la MIL-Davie, Chantiers AML, Ultramar Canada, Daishowa et Alex Couture. Or, cette catégorie a des impacts totaux (directs, indirects et induits) de 107 M\$ (valeur ajoutée) et 2260 personnes-année (dont 1500 chez MIL-Davie). Cette valeur ajoutée (107 M\$) est environ 0,6 % du produit intérieur brut de la RMR de Québec, estimé encore une fois à 10 % de celui du Québec, qui était alors 167,3 G\$.

2006 – Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale⁴

La troisième étude analysée est basée sur des données de 2001 et s’intitule *Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale*. Commandée à la firme Tecsuit Inc. par les Conférences régionales des élus (CRÉ) de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, elle dresse un portrait du transport des marchandises dans ces régions, qu’il s’agisse de transport routier, ferroviaire, maritime ou aérien. Il s’agit de la seule des quatre études qui n’émane pas de l’industrie maritime. Les impacts économiques sont évalués en utilisant le modèle intersectoriel de l’Institut de la statistique du Québec (ISQ), qui exige de fournir la valeur de la production d’un secteur économique ou encore le nombre d’emplois de ce même secteur. Pour cette étude, les retombées économiques découlent des données d’emploi de 2001 de Statistique Canada. Le secteur *Transport maritime des marchandises* comprend les catégories (ou codes) SCIAN⁵ suivantes : 483 (Transport par eau), 4883 (Activités de soutien au transport par eau : opérations portuaires, manutention du fret maritime, services de navigation pour le transport par eau, sauvetage maritime, pilotage de navire, autres) et 4885 (Intermédiaires en transport de marchandises : agences de transport maritime, autres).

Le résultat de l'étude montre qu'en 2001, le transport maritime des marchandises dans l'ensemble des régions Capitale-Nationale et Chaudière-Appalaches entraînait des impacts totaux (directs, indirects et induits) de 115 M\$ (valeur ajoutée) et 1478 personnes-année (emploi). Cette valeur ajoutée correspond à 0,5 % du PIB de la RMR de Québec en 2001, qui était alors 21,147 G\$.

2009 – Contribution économique du Port de Québec et de la communauté maritime de la région⁶

La quatrième étude analysée est basée sur des données de 2007 et s'intitule *Contribution économique du Port de Québec et de la communauté maritime de la région*. Elle fut commandée par le Port de Québec à la firme SECOR Conseil. C'est cette étude que le Port utilise pour affirmer que « *les activités portuaires et maritimes de Québec génèrent annuellement au pays des retombées économiques de plus de 786 millions \$ et permettent de maintenir plus de 9800 emplois à l'échelle canadienne* ». L'étude utilise le modèle intersectoriel input-output de l'ISQ pour le calcul des impacts au Québec et le modèle input-output de Statistique Canada pour les impacts au Canada. Les activités économiques sont divisées en trois catégories : *Transport maritime de marchandises*, *Transport maritime de personnes* et *Reste de la communauté maritime*. Les impacts de la navigation de plaisance ne sont pas abordés.

Le décortiquage de cette étude s'est avéré plus ardu que les autres, en partie parce que certaines valeurs ont été caviardées dans l'exemplaire transmis par le Port en vertu de la Loi d'accès à l'information.

Étonnamment, l'étude de SECOR Conseil contient pour la région de Québec les impacts directs du transport maritime des marchandises, mais pas les impacts totaux (directs, indirects et induits) permettant de faire une comparaison avec le PIB de la RMR de Québec. L'étude donne cependant les impacts totaux pour le Québec et le Canada. Le Tableau 1 montre ces résultats et permet de faire quelques observations.

Premièrement, en se fiant aux chiffres de l'étude indépendante⁴ de 2001, les impacts directs du transport maritime des marchandises pour la région de Québec auraient augmenté de 100 % entre 2001 et 2007. Durant cette période, le tonnage transbordé au port de Québec est quant à lui passé de 15 Mt à 26 Mt, soit une augmentation de 73 %. Cette apparente incongruité des impacts qui augmentent plus vite que le tonnage transbordé disparaîtrait probablement si les données avaient des marges d'erreurs.

Deuxièmement, selon l'étude de 1995 décrite plus haut³, plus de 95 % des retombées économiques auraient leur origine et leur impact dans la région métropolitaine de Québec. Cette observation ne semble plus être le cas en 2007, SECOR Conseil estimant que la province de Québec capte 76,5 % des retombées économique canadiennes associées aux activités globales du Port de Québec.

TABLEAU 1. Impacts économiques associés au transport maritime des marchandises dans la région de Québec selon l'étude de SECOR Conseil⁶ commandée par le Port de Québec et basée sur des données de 2007. Les impacts totaux (directs, indirects et induits) pour la région de Québec ne sont pas calculés dans cette étude.

	Emplois (personne-années)	Valeur ajoutée (M\$)
Impacts directs	1133	126
Région de Québec	(564) ^a	(63) ^a
Impacts directs + indirects + induits	3418	295
Québec	(2623) ^b	(243) ^{b,c}
Impacts directs + indirects + induits	4958	417
Canada	(3422) ^b	(317) ^{b,c}

^a Valeur obtenue dans l'étude⁴ basée sur des données de 2001 et s'intitulant *Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale*, commandée à la firme TecSult Inc. par les Conférences régionales des élus (CRÉ) de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches.

^b Impacts direct et indirect seulement.

^c Le ratio (impacts directs + indirects + induits) / (impacts directs + indirects) permet de connaître le multiplicateur qui fut utilisé dans l'étude pour calculer les impacts induits (ce multiplicateur vaut ici entre 1,2 et 1,3).

Troisièmement, on s'explique mal pourquoi l'étude ne calcule pas la valeur des impacts indirects et induits du transport maritime des marchandises pour la région de Québec. Si le transport maritime des marchandises est aussi bénéfique pour la région qu'il le prétend, le Port aurait eu avantage à faire calculer cette valeur comme cela fut fait dans les études précédentes. Il aurait également été intéressant de connaître la ventilation des impacts (directs vs. indirects) du transport des marchandises pour le Québec et le Canada. Malheureusement, ces valeurs ont été caviardées par le Port dans l'exemplaire de l'étude obtenu en vertu de la Loi d'accès à l'information.

En dépit de l'absence de certaines valeurs, les données figurant à la fin du rapport et reproduites dans le Tableau 2 permettent, en s'armant de patience, d'estimer les impacts indirects et totaux du transport maritime des marchandises sur l'emploi, pour la région de Québec.

TABLEAU 2. Emplois directs, indirects et induits associés aux activités maritimes et portuaires du Port de Québec pour la région de Québec en 2007, selon l'étude de SECOR Conseil⁶ commandée par le Port de Québec. Toutes les catégories sont incluses: *transport maritime de marchandises, transport maritime de personnes, reste de la communauté maritime*.

	Directs	Indirects	Directs + Indirects	Induits	Totaux	Ratio Totaux/Directs
Emplois (pers.-années)	3034	1618	4652	1068	5720	1,89

En faisant l'hypothèse raisonnable que le ratio (impacts totaux) / (impacts directs) de la valeur ajoutée est similaire à celui des emplois présenté dans le Tableau 2, et en

supposant que ce ratio de 1,89 soit un estimé valable pour le cas particulier du transport maritime des marchandises, on déduit du Tableau 1 que les impacts économiques totaux (directs, indirects et induits) associés au transport maritime des marchandises du Port de Québec, pour la région de Québec, sont de 238 M\$ (valeur ajoutée) et 2141 personnes-années (emplois). Cette valeur ajoutée correspond à 0,8 % du PIB de la RMR de Québec en 2007, qui était alors 30,814 G\$.

Discussion

Les quatre études (1981, 1995, 2006, 2009) indiquent que la valeur ajoutée du transport maritime des marchandises dans Québec – Chaudière-Appalaches représentait respectivement 5, 0,6, 0,5 et 0,8 % du PIB de la RMR de Québec. Durant ces mêmes années, le tonnage transbordé aux quais du Port de Québec fut respectivement de 17, 16, 15 et 26 Mt. Le Tableau 3 et la Figure 1 résument ces chiffres.

Compte tenu de l'évaluation présentée dans l'étude de 1981, la décroissance du poids du transport maritime des marchandises dans l'économie de la région semble très forte : un facteur 6 en 27 ans. Les différences méthodologiques et le nombre d'entreprises considéré dans chaque étude expliquent sans doute en partie une telle décroissance. Par exemple, l'étude de 1981 inclut 417 entreprises, par rapport à 120 pour celle de 1995, une réduction qui ressemble étrangement à la décroissance du poids relatif de l'industrie entre ces deux années. Le nombre d'entreprises considéré dans l'étude de 2006 est inconnu, car la donnée introduite dans le modèle intersectoriel de l'ISQ est le nombre d'emplois des secteurs ciblés extrait des données de Statistique Canada. L'étude de 2009 utilise les données fournies par 76 entreprises. Autre différence : les études de 1981, 2006 et 2009 utilisent le modèle intersectoriel de l'ISQ (BSQ), tandis que l'étude de 1995 utilise le Simulateur socio-économique de la région de Québec (SIMBEC) de l'université Laval.

TABLEAU 3. Résumé des études d'impact économique total (direct, indirect et induit) du transport maritime des marchandises dans Québec – Chaudière-Appalaches.

Année des données	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 ² (1981)	2500	358	7 222 ^a	5,0
1994	CRAD (Université Laval) pour industrie maritime ³ (1995)	2260 ^b	107	16 730 ^a	0,6
2001	Tecsult Inc. pour CRÉ C.-N. et Chaudière-Appalaches ⁴ (2006)	1478	115	21 147	0,5
2007	SECOR Conseil pour Port de Québec ⁶ (2009)	2141 ^c	238 ^c	30 814	0,8 ^c

^a Valeur approximée à 10 % du PIB du Québec

^b De ce nombre, 1500 personnes-année travaillent chez MIL-Davie en 1994

^c Valeur estimée à partir de la ventilation des emplois directs, indirects et induits associés aux activités maritimes et portuaires globales du Port de Québec, pour la région de Québec en 2007, selon l'étude de SECOR Conseil⁵. Hypothèses menant à la valeur affichée: le ratio (impacts totaux) / (impacts directs) de la valeur ajoutée est similaire à celui des emplois présenté dans le Tableau 2, et ce ratio (1,89) est un bon estimé pour le cas particulier du transport maritime des marchandises.

La colonne Emplois du Tableau 3 est particulièrement intéressante. En ignorant la valeur de 1980, parce que cette étude semble donner des chiffres anormalement élevés par rapport aux trois autres études qui semblent davantage consistantes, la moyenne du nombre total d'emplois (directs + indirects + induits) dépendant du transport maritime des marchandises dans la RMR de Québec est 1960. Or, la RMR de Québec contient approximativement 425 000 emplois. Cela signifie que le transport maritime des marchandises dans la RMR de Québec soutient approximativement $1960/425000 = 4,6$ emplois sur 1000. Si l'on exclut les 1500 emplois de la MIL-Davie en 1994, on obtient 3,4 emplois sur 1000.

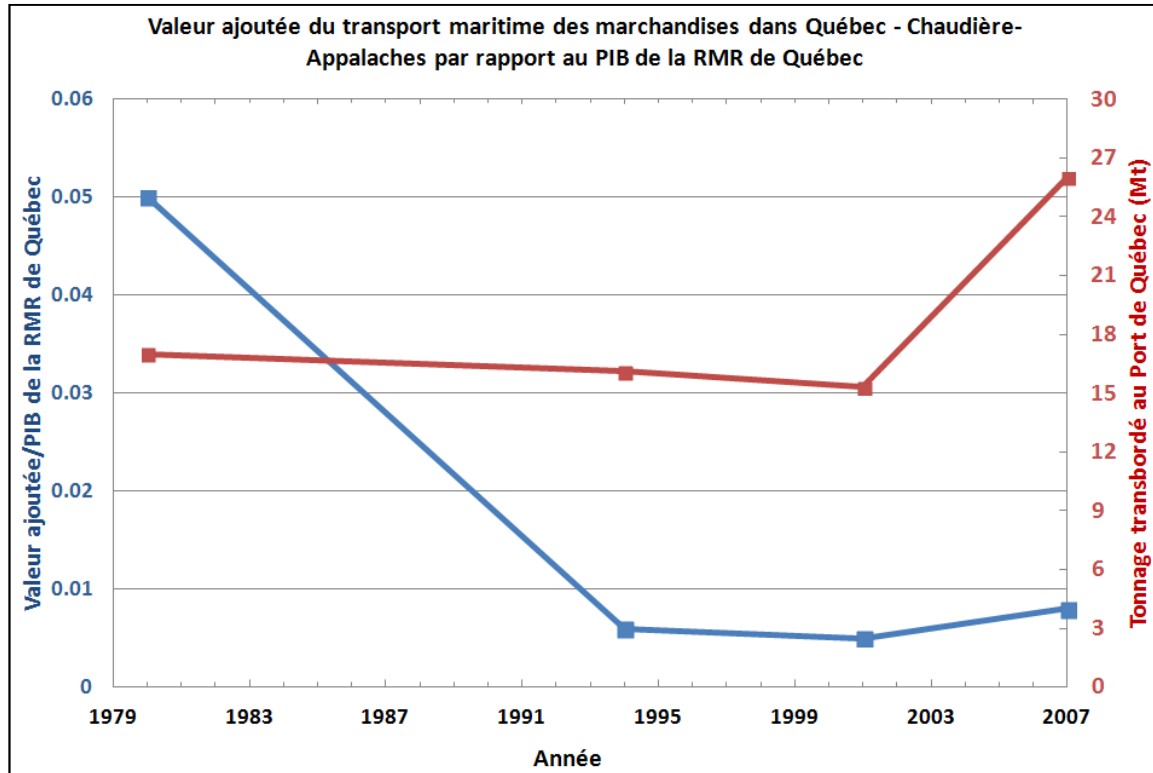


FIGURE 1. Valeur ajoutée du transport maritime des marchandises dans Québec - Chaudière-Appalaches par rapport au PIB de la RMR de Québec.

En considérant la précision bien relative de ce genre de calcul économétrique, on observe dans le Tableau 3 et la Figure 1 que le ratio de la valeur ajoutée (impacts directs, indirects et induits) du transport maritime des marchandises dans la région de Québec – Chaudière-Appalaches sur le PIB de la RMR de Québec est pratiquement constant de 1994 à 2007. En utilisant des données de l'ISQ, la Figure 2 montre trois exemples de ce genre de ratio, qui est en fait la contribution relative du PIB d'une industrie donnée au PIB d'une région. La Figure 2 montre entre autres la contribution de l'industrie *Transport et entreposage* au PIB de la RMR de Québec, une industrie dont fait partie le transbordement maritime des marchandises de vrac au port de Québec. Entre 1997 et 2012, le secteur *Transport et entreposage* contribue approximativement 3,5 % au PIB de la RMR de Québec, tandis que le secteur *Services professionnels, scientifiques et*

techniques est en constante croissance. La constance dans le temps du poids relatif du secteur *Transport et entreposage* dans le PIB de la RMR de Québec concorde avec notre analyse du cas particulier du transport maritime des marchandises, dont la contribution au PIB de la RMR de Québec est stable (moyenne de 0,6 %) entre 1994 et 2007.

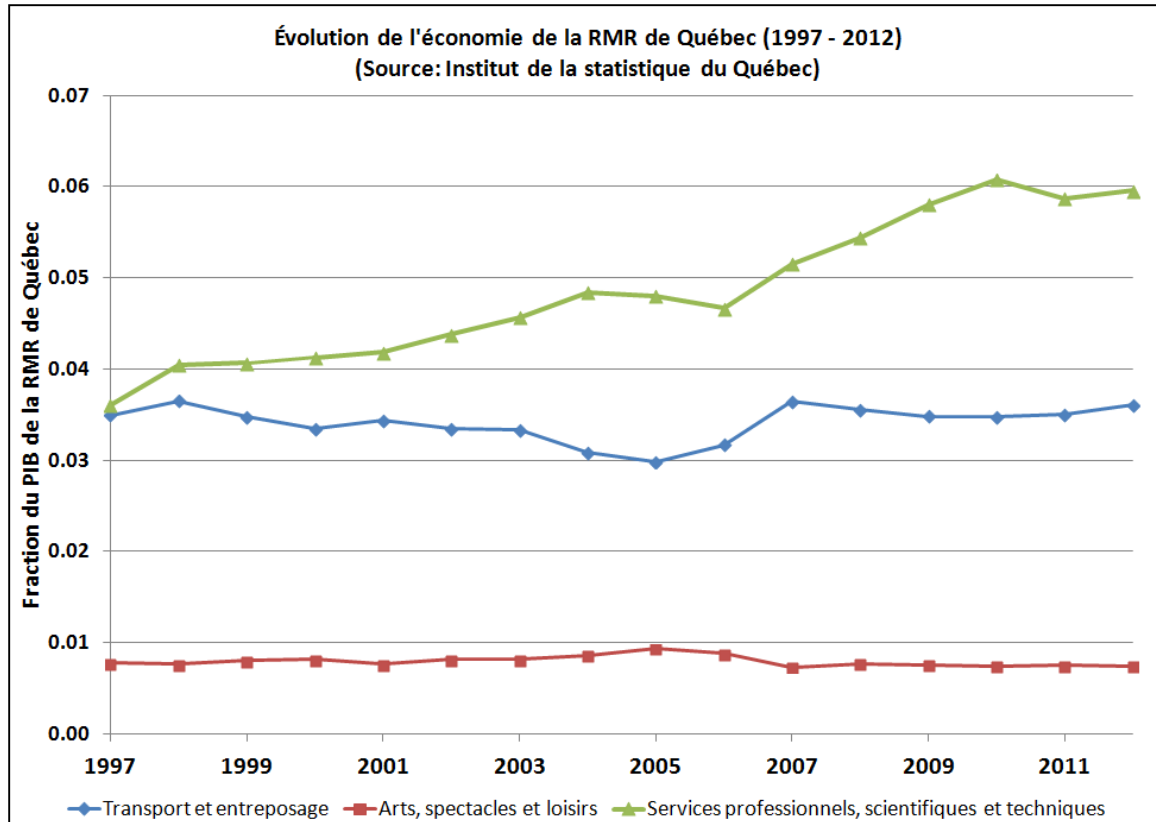


FIGURE 2. Trois exemples de la contribution relative du PIB d'une industrie au PIB de la RMR de Québec. (Source : ISQ)

Notre analyse trouve une source de concordance additionnelle grâce à l'étude de 2007 de SECOR Conseil⁶. Dans une courte section dédiée au transport des marchandises, SECOR Conseil utilise un résultat de l'étude indépendante de 2006 de la firme Tecslut⁴ pour calculer que le transport *maritime* des marchandises dans la région représente 22 % de l'ensemble des activités de transport de marchandises. Or, les données de l'ISQ de la Figure 2 montrent que le transport des marchandises contribue pour 3,5 % du PIB de la RMR de Québec. On peut donc estimer avec ces chiffres que le transport maritime de marchandises contribue pour 0,8 % (i.e. 3,5 % x 0,22) du PIB de la RMR de Québec.

Toujours selon SECOR Conseil⁶, « *la communauté maritime et portuaire contribue à près de 2 % des revenus de travail de l'ensemble de la région de Québec* ». Or, sachant⁶ que le transport maritime des marchandises génère 1133 emplois directs (personne-années) sur un total de 3034 pour toutes les activités associées au Port de Québec, on peut estimer que le transport maritime des marchandises contribue à près de 0,7 % [i.e. (1133 / 3034) x 2 %] des revenus de travail dans la région de Québec.

Il est raisonnable d'affirmer que le transport maritime de marchandises sur le territoire du Port de Québec représente une valeur ajoutée (impacts directs, indirects et induits) pour la RMR de Québec se situant entre 0,5 et 0,8 % de son PIB, selon les études disponibles. De plus, sur 1000 emplois dans la RMR de Québec, approximativement 4 sont liés de façons directe, indirecte ou induite au transport maritime des marchandises.

Le transbordement maritime de vrac est une activité à faible valeur ajoutée

Durant la séance du Conseil municipal du 18 novembre 2013, alors que la compagnie Arrimage Québec venait à peine d'ériger le premier de ses deux énormes silos d'entreposage de granules de bois dans le secteur de l'Anse-au-Foulon, le maire de Québec Régis Labeaume fit un vibrant plaidoyer⁷ pour la « libération » des bords de l'eau au profit des usages publics :

« La tendance en urbanisme en Occident depuis des années, c'est de libérer le bord de l'eau. J'ai eu de longues discussions avec le maire de Chicago sur la difficulté qu'il a eue à le faire, mais il l'a fait. J'ai longuement discuté avec mon ami Alain Juppé qui a réussi à le faire à Bordeaux. Ça a été compliqué, mais il l'a fait. J'ai longuement discuté avec le maire de Toronto [...] sur ce qui a été fait à Toronto. J'ai longuement discuté avec le maire d'une ville où ça a été particulièrement compliqué, le maire de Milwaukee. Les maires de ces grandes villes-là ont libéré le bord de l'eau, ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs, parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. Et toutes les villes actuellement en Occident qui ont un cours d'eau comme voisin tentent de le faire, et ce qu'on fait actuellement, et mes prédécesseurs l'ont fait, je parle de monsieur Lamontagne, je parle de monsieur Pelletier, et monsieur L'Allier a travaillé ensuite sur l'aménagement, ils ont réussi ces deux hommes-là, à libérer le bord de l'eau. Ce à quoi on assiste actuellement, c'est carrément un retour en arrière. »

Dans la même envolée, le maire en profita pour remettre en perspective la faible valeur ajoutée, pour sa ville, des activités de transbordement maritime de vrac:

« C'est sûrement pas le maire de Québec actuel qui est contre le développement économique de cette ville-ci. Je pense que je ne suis pas reconnu comme ça. Je voudrais juste préciser que quand même, on parle d'entrepôt, là. On ne parle pas de laboratoires, d'innovations technologiques, on parle de deux entrepôts. L'industrie de la granule de bois a un bel avenir, je pense, mais tout ce qu'on fait ici, c'est de l'entrepôser, de la sortir puis de l'entrer dans l'entrepôt. Je voudrais juste qu'on ne se trompe pas sur la valeur du projet. »

La réalité du transbordement de vrac en tant qu'activité à faible valeur ajoutée est bien soulignée dans l'étude de 2006 faite par la firme Tecsalt⁴ :

« *Le Port de Québec est reconnu comme étant une installation compétitive pour le transport des vrac solide et liquide en raison [...] de la faible intensité en main-d'œuvre exigée par ces activités.* »

Tous le disent depuis longtemps : le transbordement de vrac requiert peu de main-d'œuvre et beaucoup d'espace.

En 1981, une étude⁸ de la firme Pluram pour le compte du Port de Québec abondait dans le même sens. L'étude se penchait sur les répercussions environnementales et économiques d'un projet d'agrandissement portuaire à Beauport de même nature (remblaiement) que celui envisagé aujourd'hui, mais environ 10 fois plus gros (210 hectares). L'étude estimait les impacts économiques de l'exploitation de cet agrandissement comme étant « *mineurs* ». On peut raisonnablement conclure que l'impact économique d'un projet 10 fois plus petit serait encore plus faible, sans compter que l'exploitation d'un terminal de vrac est probablement davantage automatisée aujourd'hui qu'en 1981.

Depuis quelque temps, le Port utilise dans ses communiqués et sur son site internet un nouveau chiffre encore plus gros que tous les autres: « *Les marchandises transbordées sur son territoire représentent une valeur de 20 milliards \$.* » Or, mentionner la valeur des marchandises transbordées est peu pertinent pour la population locale, puisque lesdites marchandises ne sont effectivement qu'en transit sur les berges de Québec [exception faite du pétrole brut à la raffinerie Jean-Gaulin de Lévis (Énergie Valero)].

Notre analyse montre qu'il est difficile, lorsque la valeur des retombées économiques du transbordement maritime de vrac est comparée à l'économie locale comme celle de la RMR de Québec, d'utiliser des arguments de nature économique pour convaincre la population que les infrastructures nécessaires à cette activités doivent être adjacentes à une zone densément peuplée, ou dans un secteur où l'environnement est fragile et vital pour la communauté.

Références

1. www.portquebec.ca
2. *Étude de l'impact économique du Port de Québec*, Bureau de consultation en gestion, Université Laval (1981), 132 pages.
3. Fréchette P., Lemelin A., Bécharde I., LeBlanc G., *L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches*, Centre de recherche en aménagement et en développement (CRAD), Université Laval (1995), 48 pages.
4. *Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale*, TecSult Inc. (2006), 176 pages.
5. SCIAN : Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.
6. *Contribution économique du Port de Québec et de la communauté maritime de la région*, Rapport final, SECOR Conseil, Montréal (1^{er} mai 2009).
7. <http://www.accessaintlaurentbeauport.org/la-transformation-dun-maire/>
8. *Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec – Résumé*, Pluram (novembre 1981).