

## POURQUOI DES ÉLUS DE QUÉBEC SOUTIENNENT-ILS AUTANT BEAUPORT 2020 ?



Vue rapprochée sur le port et le secteur de la baie de Beauport depuis Lévis. Juillet 2015.

**L'ingénu député fédéral de Beauport-Limoilou, Alupa Clarke, considère le projet Beauport 2020 du Port de Québec comme « primordial pour le développement et la création d'emplois dans la grande région de Québec ».**

Ce projet consiste en la création d'une plateforme industrialo-portuaire par remblaiement du fleuve sur 17,5 hectares afin d'augmenter le transbordement maritime de matières en vrac au centre-ville de Québec, amputant le charme, le plan d'eau et l'extraordinaire panorama offert par la plage de la Baie de Beauport.

Nous sommes habitués aux déclarations étonnantes du député Clarke. Il a par exemple déjà invoqué la valeur patrimoniale du projet [Beauport 2020](#) pour le mousser, persuadé qu'une augmentation des matières solides en vrac et du nombre de réservoirs de produits pétrochimiques sur le littoral de Québec était une manière de rendre hommage à l'histoire portuaire de la cité. Mais revenons aux emplois locaux que générerait l'exploitation de Beauport 2020, dont l'importance « primordiale » semble incompatible avec le manque de bras et de cerveaux vécu dans la région 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. Comme le projet Beauport 2020 créerait 17,5 hectares de nouveaux terrains, il générerait une soixantaine d'emplois directs si les matières en vrac n'étaient que solides. 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. Ainsi, les 17,5 hectares de Beauport 2020 permettraient d'ajouter une trentaine d'emplois directs à l'économie locale si les matières en vrac n'étaient que liquides. En comparaison, la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec enregistrait 440 000 emplois en 2016. (Au Québec, approximativement 80 % des emplois sont à temps plein.)

Depuis les années 1980, le Port de Québec et l'industrie maritime estiment de façon récurrente les retombées économiques totales (directes, indirectes et induites) de leurs activités. En décortiquant ces différentes études réparties entre 1981 et 2012, on découvre 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, quatre 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.

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. Même s'il est moins imposant et moins susceptible d'avoir des impacts négatifs sur l'environnement et la qualité de vie des gens que Beauport 2020, ce projet sera soumis au BAPE, contrairement à Beauport 2020. 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 emplois directs par hectares) 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 ».

Dans une 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 151min20sec et 154min50sec 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 région de Québec. Or, même en supposant une généreuse valeur de 2 pour le ratio entre les emplois totaux et les emplois directs, le nombre d'emplois directs ainsi obtenu (300 – 325) est irrécyclable d'un facteur 5 à 10 avec les valeurs mentionnées précédemment.

À l'automne 2014, pendant une visite guidée de la journée porte ouverte organisée par le Port de Québec, on apprend 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 requerrait que trois employés. Il relève en fait de la connaissance ordinaire que le transbordement de matières en vrac requiert peu de main-d'œuvre et de vastes terrains parmi les plus précieux pour la qualité de vie d'une ville, ceux au bord de l'eau.

Il existe une foule de raisons de s'opposer à Beauport 2020 : qualité de l'air, utilisation récréative du fleuve, beauté du paysage de la ville patrimoniale, qualité de vie liée à l'accès aux berges, risques d'accident grave. Toutes ces raisons semblent malheureusement n'avoir de poids face aux prétendus emplois locaux qui découleraient de ce projet, en dépit de leur marginalité qu'une simple analyse permet de révéler.

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 (1981)	2500	358	7 222 <sup>a</sup>	5,0
1994	CRAD (Université Laval) pour industrie maritime (1995)	2260 <sup>b</sup>	107	16 730 <sup>a</sup>	0,6
2001	Tecsult Inc. pour CRÉ C.-N. et Chaudière-Appalaches (2006)	1478	115	21 147	0,5
2007	SECOR Conseil pour Port de Québec (2009)	2141 <sup>c</sup>	238 <sup>c</sup>	30 814	0,8 <sup>c</sup>
2010	ADEC Inc. pour SODES et MTQ (2012)	2118	175	34 072	0,6

<sup>a</sup> Valeur approximée à 10 % du PIB du Québec

<sup>b</sup> De ce nombre, 1500 personnes-année travaillent chez MIL-Davie en 1994

<sup>c</sup> 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 Conseil.