

[Note : la réponse du député fédéral de Beauport-Limoilou, monsieur Alupa Clarke, est fournie après cette lettre]

De : Jean Lacoursière

Envoyé : 9 février 2016 12:28

À : 'Alupa.Clarke@parl.gc.ca'

Cc : 'redaction@carrefourdequebec.com'; 'marc.garneau@parl.gc.ca'; 'Jean-Yves.Duclos@parl.gc.ca';

'Joel.Lightbound@parl.gc.ca'; 'Gerard.Deltell@parl.gc.ca'

Objet : Beauport 2020 et les emplois

Bonjour monsieur Clarke,

Je viens de lire [un article dans Le Carrefour de Québec](#) dans lequel vous dites:

«Je vais m'attarder au bon déroulement du projet Beauport 2020. Annoncé en 2015 et supporté financièrement par le gouvernement conservateur précédent, le projet Beauport 2020 permettra au Port de Québec de demeurer compétitif à l'échelle internationale et de créer près de 3000 nouveaux emplois, selon KPMG», dit-il.

Je suis un surpris, car le Port lui-même, dans sa [vidéo promotionnelle de Beauport 2020](#), parle plutôt de 1100 emplois à **la grandeur du Canada**.

[Note d'ASLB du 2016-07-09: 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.]

Le reste de mon message vise à mettre en perspectives les retombées économiques du transport maritime des marchandises dans la région de Québec. Comme vous le verrez, le titre de "moteur économique" souvent entendu est exagéré.

Je vous invite à lire une étude intitulée [Étude de l'impact économique de l'industrie maritime au Québec](#), publié en février 2012 et basé sur des données de 2010. Cette étude a été commandée à la firme *Les Conseillers ADEC Inc.* par la Société de développement économique du Saint-Laurent ([SODES](#)) et le ministère des Transports du Québec. L'étude mesure les retombées économiques de l'ensemble des activités maritimes et portuaires se déroulant **au Québec**, qu'il s'agisse du transport des marchandises ou des personnes. Le monde maritime y est scindée en trois secteurs d'activités : *Transport maritime* (armateurs, lignes maritimes, traversiers, croisières-excursions), *Activités portuaires* (ports, opérateurs de quais privés, arrimeurs et terminaux) et *Services de soutien* (agences gouvernementales, établissements de services portuaires, établissements de services maritimes, associations). Les établissements de l'industrie ont été sondés pour connaître leurs dépenses respectives. Sur 262 établissements sondés, 79 ont répondu au questionnaire. (Selon les auteurs de l'étude, la marge d'erreur due à l'échantillonnage est de 8 % pour un intervalle de confiance de 95 %.) Les retombées économiques de l'industrie ont ensuite été simulées à l'aide du modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) pour calculer les effets directs et indirects, les effets induits étant calculés avec une méthode développée par ADEC.

Que dit l'étude au sujet des retombées économiques de l'industrie maritime et portuaire **dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec**? L'étude estime que les fractions des retombées économiques provinciales captées par les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches sont respectivement 15,0 et 0,9 %. En appliquant la somme de ces fractions aux retombées provinciales en 2010, on obtient pour la RMR de Québec:

[Dans ce qui suit, je compare les retombées économiques de l'industrie maritime et portuaire dans les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches aux emplois et au PIB de la RMR de Québec, ce qui tend à légèrement surévaluer l'importance relative de ces retombées.]

- 4 348 emplois (personnes-années); [Dans la RMR de Québec, [410 200 personnes avaient un travail en 2010](#). En prenant un [ratio \(temps plein\)/\(emplois totaux\) de 80 %](#) et des emplois à temps partiel qui sont tous à mi-temps, cela donne 369 180 personnes-année → $4\,348 / 369\,180 = 1,18 \%$.];

- une contribution de 366 M\$ au PIB des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. [Le [PIB de la RMR de Québec en 2010](#) était de 34,1 G\$ → $0,366\text{G}\$ / 34,1\text{G}\$ = 1,07 \%$.]

On voit donc que les dépenses d'exploitation de l'industrie maritime et portuaire ont généré en 2010, de façon directe, indirecte et induite, des retombées de l'ordre du pourcent (1 %) dans la RMR de Québec. Rappelons que ces retombées sont la somme des retombées des secteurs d'activités suivants : *Transport maritime* (armateurs, lignes maritimes, traversiers, croisières-excursions), **Activités portuaires (ports, opérateurs de quais privés, arrimeurs et terminaux)** et *Services de soutien* (agences gouvernementales, établissements de services portuaires, établissements de services maritimes, associations).

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, joue un rôle vital pour la santé économique de la région de Québec. Cette propagande sert à susciter l'acceptation par la population locale de l'utilisation des berges publiques pour cette activité industrielle et éventuellement son augmentation ([Beauport 2020](#)). Si la population de la région de Québec subit les inconvénients et les risques d'accidents graves liés au transbordement maritime de vrac sur ses berges, quels en sont les avantages économiques relatifs?

Dans l'étude de retombées économiques dont il est ici question, le transbordement maritime de matières en vrac fait partie du secteur **Activités portuaires (ports, opérateurs de quais privés, arrimeurs et terminaux)**. Selon l'étude, les dépenses d'exploitation de ce secteur d'activité génèrent en 2010 **au Québec** de façon directe, indirecte et induite:

- 13 321 emplois (personnes-année);
- une contribution de 1,1 G\$ au PIB du Québec.

En multipliant les valeurs ci-dessus par la fraction des retombées supposément captée par les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, on obtient:

- 2 118 emplois (personnes-années); [Dans la RMR de Québec, [410 200 personnes avaient un travail en 2010](#). En prenant un [ratio \(temps plein\)/\(emplois totaux\) de 80 %](#) et des emplois à temps partiel qui sont tous à mi-temps, cela donne 369 180 personnes-année → $2\ 118 / 369\ 180 = 0,57 \%$.];

- une contribution de 175 M\$ au PIB des régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches. [Le [PIB de la RMR de Québec en 2010](#) était de 34,1 G\$ → $0,175\text{G}\$ / 34,1\text{G}\$ = 0,51 \%$.]

Comme le démontre le tableau ci-dessous extrait de [ce document](#), ce résultat, soit une contribution d'approximativement 0,6 % à l'économie locale du transbordement de vrac, est similaire à ceux issus des autres études d'impacts analysées antérieurement (sauf celle de 1981 qui semble aberrante).

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
2010	ADEC Inc. pour SODES et MTQ (2012)	2118	175	34 072	0,6

^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 Conseil⁶. 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.

Toutes ces constatations, ainsi que la santé économique de la région de Québec, suggèrent que la prospérité future de la ville n'est pas tributaire d'une augmentation du transbordement de vrac à ses pieds, même si le Port et ses clients réclament de manière urgente de nouveaux quais à Beauport depuis plus de 30 ans. L'économie locale ira bien même sans Beauport 2020.

En résumé:

- 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, approximativement 4-5 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.

Tous le disent depuis longtemps : le transbordement de vrac requiert peu de main-d'œuvre et beaucoup d'espace. Lors de la journée porte ouverte au Port il y a un an, pendant une visite guidée, j'ai appris 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 (3) employés!

Je vous invite aussi à lire [cette page web](#). Vous y trouverez un document du Port de Québec datant de 1983-1984 et montrant des calculs de 1982 fait par le Port de Québec. Le co-signataire du document, l'économiste Marc Dulude, est en 2015 [v.-p. exécutif de IMTT-Québec](#), la compagnie d'entreposage de vracs liquides opérant dans le secteur Beauport du port de Québec. Dans l'extrait, on lit que le transbordement de vracs solides crée 3,7 emplois/hectare. Or, le projet Beauport 2020 créerait 17,5 hectares de nouveaux terrains, ce qui générerait donc selon ce document une soixantaine d'emplois directs si le vrac n'était que solide. Vous y trouverez aussi un extrait d'un autre document, celui-là du Conseil de développement du Québec métropolitain (CDQM) et datant de 1982. On y retrouve essentiellement le même chiffre que plus haut pour le vrac solide (3,5 emplois/hectare), mais aussi un chiffre pour le vrac liquide : 1,7 emplois/hectare.

Ainsi, Beauport 2020 créerait approximativement 17,5 hectares x 1,7 emplois/hectare = une trentaine d'emplois directs, si le vrac n'était que liquide.

Meilleures salutations,

Jean Lacoursière (www.AccesAuFleuve.org)

E jean.lacoursiere@mediom.com

Réponse du député fédéral de Beauport-Limoilou, monsieur Alupa Clarke.

De : Alupa.Clarke.C1@parl.gc.ca [mailto:Alupa.Clarke.C1@parl.gc.ca]

Envoyé : 10 février 2016 11:11

À : jean.lacoursiere@mediom.com

Objet : Re: Journal le carrefour et Port de Québec

Monsieur Lacoursière,

Nous avons bien pris connaissance de votre message transmis au Journal le Carrefour en réponse à l'annonce faite par M. Alupa Clarke et qui appuyait le Port de Québec dans ses démarches entreprises pour le projet Beauport 2020. Nous vous remercions d'avoir pris la peine de contacter le journal à cet effet et de nous avoir transmis votre point de vue quant au projet.

Vous avez soulevé plusieurs recherches, documents et statistiques dans votre avis et nous prendrons évidemment l'opportunité de les scruter et d'en prendre connaissance. L'avis des citoyens et des organismes locaux est tout aussi important pour notre bureau dans notre mandat de service au public, que celui des entreprises.

Néanmoins, nous tenons à vous faire part du fait que nous demeurons convaincus du bienfait du Projet de Beauport 2020 pour la région de Québec et le comté de Beauport Limoilou en général. À cet effet, il importe de prendre en considération non seulement les projets d'agrandissement du quai, mais les autres projets limitrophes, tels que la Baie de Beauport, qui figurent dans le Projet Beauport 2020.

Les projets connexes du Port de Québec sont d'une importance cruciale pour la grande région de Québec. Ces projets contribueront non seulement à la vitalité économique de la région, mais, également, à l'embellissement de la ville.

Par ailleurs, nous demeurons confiants des chiffres avancés par les tiers menant des études pour le Port de Québec et détaillant les retombées économiques de son activité. Ces études sont menées par des professionnels, agissant de manière impartiale dans la poursuite de leur mandat et ne laissent aucune raison de douter quant aux chiffres qu'ils avancent.

Espérant le tout conforme et vous faisant part de nos salutations distinguées,



Me Patrick Snider-Belley

Conseiller politique de circonscription / Riding office Political advisor

Beauport-Limoilou

Député / MP Alupa A. Clarke

Porte-parole de l'opposition officielle en matière d'Anciens combattants Canada

/ Official opposition critic for Veterans Affairs Canada

2000, Avenue Sanfaçon, bur. 101,

Québec, Qc, G1E 3R7

Office | Bureau: 418-663-2113 Fax | Télécopieur: 418-663-2988

E-mail | Courriel: alupa.clarke.c1@parl.gc.ca