

Publié le 09 janvier 2017

Beauport 2020: petites omissions



Le Port de Québec (Photo: Jean-Marie Villeneuve, Le Soleil)



POINT DE VUE

Le Soleil

Dans un communiqué, le Port de Québec vient d'annoncer que son étude d'impact environnemental du projet Beauport 2020 est conforme aux lignes directrices de l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE).

Le Port y avance ses estimations des retombées économiques. Il affirme que l'exploitation des 17 hectares de nouveaux terrains que créerait Beauport 2020 à même le fleuve générerait 1100 emplois permanents à temps complet, mais omet de dire qu'il s'agit là de la somme des emplois directs, indirects et induits au Canada. Combien d'emplois directs Beauport 2020 générerait-il dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec?

Dans une lettre au Comité de vigilance des activités portuaires, en janvier 2016, le Port affirme que la phase d'exploitation générerait un total de 997 emplois-années directs, indirects et induits au Canada, mais ne fournit pas d'estimation du nombre d'emplois locaux et directs. Toutefois, lors du comité plénier du Conseil municipal de Québec tenu en novembre 2015 sur le projet Beauport 2020, le Port affirme qu'entre 60 et 65 % des retombées économiques

canadiennes seraient captées localement, soit entre 600 et 650 emplois totaux dans la RMR de Québec.

Or, selon l'étude de retombées économiques de KPMG commandée par le Port, le ratio entre les emplois directs et les emplois totaux est de 0,55. L'exploitation de Beauport 2020 ne créerait donc qu'entre 330 et 358 emplois directs dans la RMR de Québec. Un tel nombre est-il réaliste pour une activité économique à faible ajoutée consistant à accueillir des matières en vrac venant d'ailleurs et repartant ailleurs sans subir de transformation?

Dans un document datant de 1983-1984, le Port de Québec estime que le transbordement maritime de marchandises solides en vrac génère 3,7 emplois directs par hectare. Comme le projet Beauport 2020 créerait 17 hectares de nouveaux terrains, cela représente environ 60 emplois pour du vrac solide. Un autre document, publié en 1982 par le Conseil de développement du Québec métropolitain, ajoute un chiffre pour le vrac liquide : 1,7 emploi direct par hectare, soit 30 emplois pour les 17 hectares de Beauport 2020.

La Corporation internationale d'avitaillement de Montréal (CIAM) planche actuellement sur un projet de terminal d'approvisionnement de carburant aéroportuaire, similaire à Beauport 2020, mais utilisant 10 hectares de terrains existants au lieu de 17 hectares de terrains à créer par remblaiement. Pendant l'exploitation, ce terminal générerait, selon la CIAM et 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 celle de 1982 pour le transbordement de vrac liquide. 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 par un manque d'espace, mais le projet de la CIAM a pour but de « rapprocher le point de réception des navires-citernes à Montréal au lieu de Québec ».

L'estimation faite par le Port des emplois locaux directs issus de l'exploitation de Beauport 2020 est donc irréconciliable d'un facteur 6 à 12 avec trois sources indépendantes et consistantes entre elles s'étalant sur une trentaine d'années.

À l'automne 2014, pendant une visite guidée organisée par le Port de Québec, on apprenait que le transbordement d'un chargement de granules de bois aux nouveaux silos de l'Anse-au-Foulon ne requérait que trois employés.

Le maire Labeaume déclarait alors : « Les maires de ces grandes villes-là ont convaincu les industries d'aller s'établir ailleurs parce qu'un bord de l'eau libéré, ça décuple l'attraction d'une ville. [...] Je voudrais juste préciser que quand même, [...] on parle de deux entrepôts [les silos de granules de bois]. L'industrie de la granule de bois a un bel avenir, mais tout ce qu'on fait ici, c'est de l'entreposer, de la sortir puis de l'entrer. » Il confirme en fait que le transbordement maritime de vrac requiert peu de main-d'oeuvre et de vastes terrains parmi les plus précieux pour la qualité de vie d'une ville : ceux au bord de l'eau.

Jean Lacoursière, Québec