

Beauport 2020 et le chantage (flou) par les emplois

Jean Lacoursière

Administrateur d'Accès Saint-Laurent Beauport et membre de la Société des gens de baignade



Photo : ministère des transports du Québec (avant 2008).

Après avoir longtemps justifié sa proposition d'agrandissement ([Beauport 2020](#)) par un discours selon lequel la seule manière de réparer ses infrastructures décrépites serait d'augmenter la quantité de matières transbordées grâce à de nouveaux terrains créés à même le fleuve, le Port de Québec revient à ses habitudes en centrant son discours sur les retombées économiques. On comprend le Port d'agir ainsi, car la dénonciation à répétition de la vétusté d'infrastructures par ceux-là mêmes qui en sont fiduciaires au nom de [Sa Majesté la reine Elizabeth II](#), et qui ont failli à les entretenir, risque davantage de susciter [une enquête](#) sur leur gestion que l'allocation de la subvention de 60 M\$ demandée au fédéral pour aider ledit agrandissement.

Un État maritime comme le Canada a intérêt à posséder des ports modernes et efficaces pour échanger des marchandises avec le reste du monde et pour défendre son territoire. Les ports supportent l'activité économique jusqu'au coeur du pays grâce aux réseaux ferroviaire et routier auxquels ils sont connectés. Tant qu'il est situé et connecté de manière le moins optimale, un port remplira sa mission de supporter l'économie nationale.

Il relève de la connaissance spécialisée, mais également de l'ordinaire, que le transbordement maritime des marchandises au port de Québec, où la plupart des matières viennent d'ailleurs et repartent ailleurs sans subir de transformation, contribue de façon marginale à l'économie locale, et que les retombées économiques de cette activité à l'échelle canadienne existent même si l'activité se déroulait loin du centre-ville. Laissons le maire de Québec dire la même chose [en ses mots](#), extraits d'une séance du Conseil municipal de 2013 et au sujet des silos de granules de bois

fraichement construits à l'Anse-au-Foulon : « 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'entrepôt, de la sortir puis de l'entrer dans l'entrepôt. Je voudrais juste qu'on ne se trompe pas sur la valeur du projet. » Le maire a probablement raison : pendant une visite guidée de la journée porte ouverte organisée par le Port de Québec en 2014, on apprenait de la bouche d'un employé que le transbordement d'un chargement de granules de bois requerrait seulement trois employés.

La promotion par le flou

Dans [sa récente lettre](#) à la chroniqueuse Mylène Moisan du *Soleil*, le PDG du Port de Québec Mario Girard promeut la construction d'un terminal pour marchandises conteneurisées (Beauport 2020) qui serait créé par remblayage du fleuve sur 17 hectares du côté sud de la plage publique de Beauport. Il affirme que le Pôle maritime de Québec représente près de 8000 emplois directs et indirects dans la région, omettant de dire que ce nombre calculé par son sous-traitant KPMG englobe toutes les activités maritimes, pas seulement le transport maritime des marchandises. Ce genre d'omission est courant dans les communications du Port. [Sur son site web](#), on peut lire que la phase de construction de Beauport 2020 supporterait 1200 emplois durant cinq ans. Le Port omet de dire qu'il s'agit là de la somme des emplois directs, indirects et induits estimés [pour l'ensemble du Canada](#). Par ailleurs, mousser un projet en invoquant des emplois créés par sa phase de construction est un triste argument quand cette phase consiste à remblayer le fleuve au centre-ville sur une superficie de 21 terrains de football.

Quelques jours après la lettre de Mario Girard, le vice-président du Port Alain Sans Cartier balance dans [une lettre](#) adressée au Groupe d'initiative et de recherche appliquée au milieu ([GIRAM](#)) que Beauport 2020 créerait plus de 2700 emplois directs et indirects. Voilà une nouvelle valeur aux yeux des personnes suivant le dossier depuis des années. À quelle(s) phase(s) du projet ces emplois sont-ils associés et à quelle échelle sont-ils calculés? L'omission sert ici l'intérêt du promoteur, comme [sur son site web](#) où on lit que l'exploitation de Beauport 2020 permettrait de créer « *1 100 emplois permanents supplémentaires* », encore une fois sans précisions. Pour connaître les détails, il faut la plupart du temps les demander laborieusement au Port, comme l'a ici fait le [Comité de vigilance des activités portuaires](#) en 2016. La réponse du Port nous apprend que l'exploitation de Beauport 2020 créerait un total de 997 emplois (directs, indirects et induits) sur l'ensemble du territoire canadien.

Les estimations d'emplois faites par le Port sont-elles réalistes?

Continuons à fouiller pour obtenir davantage de précisions, dans l'espoir d'y voir encore plus clair. Lors d'un comité plénier du Conseil municipal de Québec tenu en novembre 2015, le Port a dit qu'entre 60 et 65 pour cent des retombées économiques canadiennes de l'exploitation de Beauport 2020 seraient captées localement. Cela ajouterait donc entre 598 et 648 emplois totaux (directs, indirects et induits) dans la région de Québec. Or, [l'étude de retombées économiques de KPMG](#) toujours citée (et payée) par le Port montre que pour le transport des marchandises en 2014, le ratio entre les emplois directs et les emplois totaux était de 0,55. Ainsi, l'exploitation de Beauport 2020 créerait selon le Port entre 329 et 356 emplois directs. En comparaison, le Port de Montréal, qui est [le deuxième plus important port à conteneurs au Canada](#) et qui affiche un taux d'utilisation [parmi les plus élevés](#) dans le monde en conteneurs par hectare, a [selon l'OCDE](#) une densité d'emplois sur son territoire de 500 emplois directs par kilomètre carré, soit 5 emplois directs par hectare. La moyenne des neuf ports comparés par l'OCDE, dont plusieurs [grands ports de conteneurs](#), est de 10 emplois directs par hectare. Ainsi, Beauport 2020 créerait plausiblement, avec 17 hectares de terrains dédiés à la marchandise conteneurisée, entre 85 et 170 emplois directs. Il est intéressant de noter que l'automatisation des ports à conteneurs progresse rapidement, plusieurs reportages et documentaires [disponibles en ligne](#) expliquant fièrement qu'aucune main-d'oeuvre ou presque n'est requise sur les quais des nouveaux ports à conteneur. Beauport 2020 aurait [visiblement](#) quatre grues-portiques.

Dans l'état actuel des choses (sans Beauport 2020) et en termes relatifs plus faciles à comprendre, [l'analyse](#) des études d'impacts économiques du transport maritime des marchandises dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec, publiées entre 1981 et 2015, permet d'estimer que : 1) le transport maritime des marchandises représente une valeur ajoutée (retombées directes, indirectes et induites) pour la RMR de Québec de 0,6 % par rapport à son produit intérieur brut; 2) sur 1000 emplois à temps complet dans la RMR de Québec, 5 sont associés de façons directe, indirecte ou induite au transport maritime des marchandises.