IMPACT$ EN VRAC

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

Jean Lacoursière

Québec

Mai 2012

Table des matières

Résumé 3
Qu'est-ce que le Port de Québec? 4
Introduction 5
L'agrandissement souhaité par le Port de Québec dans le secteur de Beauport 5
Les arguments évoqués 6
Étude de l'impact économique du Port de Québec (1980) 7
L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches (1994) 7
Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale (2001) 8
Contribution économique du Port de Québec et de la communauté maritime de la région (2007) 8
Discussion 10
Au sujet des plages 13
Le transbordement de vrac : une activité à faible valeur ajoutée 14
Conclusion 14
Références 16

Résumé

Depuis plusieurs décennies, les interventions médiatiques du Port de Québec et de ses clients sont accompagnées d'affirmations d'ordre économique soulignant combien leurs activités, particulièrement le transbordement maritime de vrac solide et liquide, jouent un rôle vital pour la santé économique de la région de Québec. Historiquement, cette stratégie a servi à susciter l'appui de la population envers une augmentation du transbordement de vrac dans le secteur de Beauport, grâce à la création de nouveaux terrains par un remblaiement du fleuve. Dans ce document, toutes les études d'impacts économiques des activités du Port de Québec effectuées entre 1980 et 2007 sont présentées sous la loupe des retombées économiques totales (directes, indirectes et induites) du transport maritime des marchandises, pour la région de Québec. L'analyse permet d'affirmer que le transport maritime des marchandises au Port de Québec représente une valeur ajoutée pour la région qui est inférieure à 1 % du produit intérieur brut de la région métropolitaine de recensement de Québec, cette fraction se situant vraisemblablement entre 0,5 et 1 %. Ces observations, 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.

Qu'est-ce que le Port de Québec?

Les infrastructures portuaires de Québec sont gérées par l'Administration portuaire de Québec (APQ) depuis le 1er mars 1999. L'APQ est un organisme fédéral autonome. Son conseil d'administration est composé de sept membres. De ce nombre, un administrateur est nommé par le Gouverneur en conseil sous recommandation du ministre des Transports du Canada; quatre sont nommés par le Gouverneur en conseil en consultation avec les utilisateurs du port; un sixième administrateur est nommé par le gouvernement provincial et le septième administrateur est nommé par la municipalité.

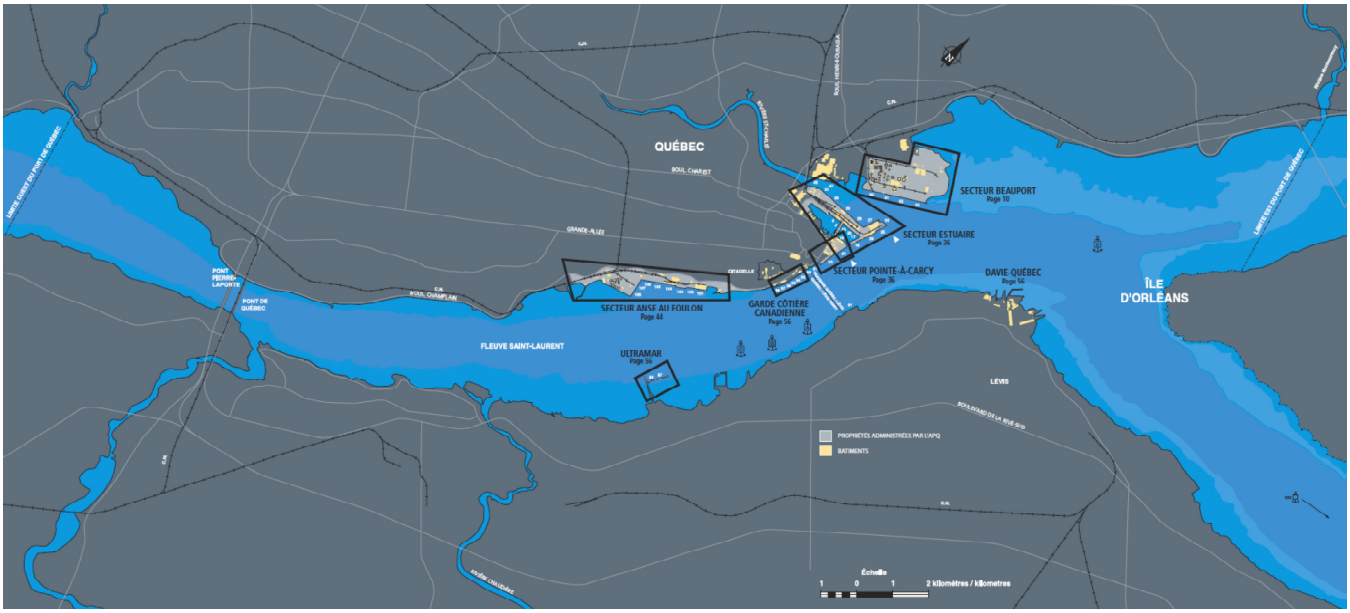
La mission de l'Administration portuaire de Québec consiste à favoriser et à développer le commerce maritime, à servir les intérêts économiques de la région de Québec et du Canada et à assurer sa rentabilité dans le respect de la communauté et de l'environnement.

L'annexe « A » des Lettres patentes de l'Administration portuaire de Québec décrit ainsi les eaux navigables du Port :

Pour l'application de la présente loi, le port de Québec comprend :

a) le fleuve Saint-Laurent et ses rives jusqu'à la ligne des hautes eaux, entre une ligne tirée à partir de la culée occidentale du pont routier qui traverse l'embouchure de la rivière du Cap Rouge, dans une direction S. 15º E. astronomique, jusqu'à l'intersection avec la ligne des hautes eaux sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, ainsi qu'une ligne tirée sur le chenal nord de l'Île d'Orléans, à partir du côté est de l'embouchure de la rivière Montmorency, en droite ligne avec l'église catholique romaine de la paroisse de Sainte-Pétronille, sur l'Île d'Orléans, et une ligne tirée sur le chenal sud de l'Île d'Orléans, a partir de la pointe Saint-Jean (46º55'39'' N, 70º52'48'' O) jusqu'à la pointe Saint- Michel (46º53'27'' N, 70º53'02'' O), sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent;

b) les parties de tous les tributaires qui se jettent dans le fleuve Saint-Laurent, entre ces lignes, jusqu'où monte la marée.



Eaux navigables du Port de Québec (voir Annexe « A » des Lettres patentes). Terrains portuaires encadrés : Anse-au-Foulon, Quai Ultramar, Garde côtière canadienne, Pointe-à-Carcy, Estuaire, Beauport.

Introduction

Depuis plusieurs décennies, les interventions médiatiques du Port de Québec et de ses clients sont accompagnées d'affirmations d'ordre économique. À l'aide de chiffres aux dimensions incomparables pour le citoyen ordinaire, le Port ne cesse de marteler combien sa présence, particulièrement l'activité de transbordement maritime de vrac solide et liquide, joue un rôle vital pour la santé économique de la région de Québec. Cette gestion de l'image à l'aide de gros chiffres agit en rouleau compresseur, en appui au désir du Port d'augmenter le transbordement de vrac grâce à un remblaiement du fleuve dans le secteur de Beauport. Cette nouvelle plateforme industrialo-portuaire serait un prolongement de la moitié sud de la péninsule qui est utilisée à des fins récréatives depuis le début des années 1980, ruinant ainsi le panorama fluvial d'une exceptionnelle beauté qui fait de la plage de Beauport (un legs fédéral du 400^{e} de Québec ayant couté 19 M$) l'une des plus populaires du Québec. Mais au-delà de son effet sur le panorama, cette expansion portuaire mettrait la table pour une augmentation du nombre de réservoirs de vrac liquide (diesel, essence, carburéacteur, méthanol, biocarburants) considéré dangereux à côté d'une plage publique et dans un secteur proche des zones densément peuplées de la Capitale nationale.

Le littoral urbain est une richesse naturelle, une source de prospérité économique et de progrès social. L'affirmation du Port voulant que ses activités soient *« au cœur du développement social et économique de la région et un atout indéniable pour son avenir »* mérite d'être analysée lorsque l'activité principale consiste à décharger et entreposer du vrac, dont certaines matières dangereuses, puis à voir ce vrac repartir ailleurs sur un navire ou un train. N'est-ce pas là une prétention exagérée, alors que le poids relatif des secteurs tertiaires de l'économie de Québec croît continuellement? Il est difficile de croire, au XXI^{e} siècle, que la prospérité future d'une capitale culturelle, historique, technologique, touristique et administrative comme Québec repose de manière importante sur le transbordement maritime de vrac, une activité nécessitant peu de main-d'œuvre et beaucoup d'espace sur les terrains ayant le plus de valeur pour une ville et sa population : *ceux au bord de l'eau*. En permettant une augmentation de la manutention de vrac grâce à du remblaiement sur les berges d'une ville du patrimoine mondial de l'UNESCO, est-on en train de nuire à ses attraits et à sa qualité de vie? De nuire au pouvoir d'attraction et de rétention d'une main-d'œuvre hautement spécialisée? De nuire à la revitalisation de l'Est de la ville? De freiner le *Retour au fleuve* si longtemps promis et qui commence à peine à se réaliser?

Ce document n'a pas pour but de convaincre de la nécessité de réduire le niveau des activités de vrac au port de Québec, ni de plaider contre le transport maritime. Au contraire, il faut développer le transport maritime puisqu'il s'agit là du moins polluant des moyens de transport. Ce document suggère plutôt que la prospérité à long terme de Québec n'est pas tributaire d'une expansion portuaire à Beauport ou ailleurs, mais bien de la protection de son littoral urbain pour le bénéfice de sa population et de ses visiteurs, et ce pour des générations à venir.

L'agrandissement souhaité par le Port de Québec dans le secteur de Beauport

Le remblaiement du fleuve envisagé par le Port de Québec pour augmenter ses terrains dans le secteur de Beauport correspond à un prolongement de la moitié sud de la péninsule de Beauport, dont la totalité était autrefois accessible au public, mais dont la moitié sud est interdite d'accès depuis 2008. La Figure 1 montre en vert les nouveaux terrains qui résulteraient de ce remblaiement. Voilà un exemple spectaculaire des impacts négatifs du transbordement maritime de vrac : longueur de plage physiquement coupée en deux, perspective visuelle ratatinée par des amas de vrac solide et des réservoirs de vrac liquide, bruit et poussière, zone urbaine adjacente (secteur d'Estimauville et future Promenade Samuel-de-Champlain) dévalorisée.

FIGURE 1. Ligne verte (610 m x 375 m): contour du remblaiement du fleuve envisagé par le Port de Québec pour augmenter ses terrains dans le secteur de Beauport; ligne rouge : contour du site récréotouristique légué à la population par le fédéral lors du 400e de Québec. (Source : Port de Québec)

Les arguments évoqués

Ceux qui soulèvent l'incongruité d'avoir une plateforme de transbordement de vrac adjacente à un site récréotouristique devenu ultra populaire et construit avec 19 M$ de nos impôts et de nos taxes au fédéral se font répondre d'une façon qui rappelle celle que privilégiait l'ex-pdg du Port Ross Gaudreault durant sa présidence: *« Il y a tellement de business là* (en transbordement de vrac)*, il faut continuer. Il n'y a pas rien que des parcs qu'il faut faire, je trouve ça beau, des parcs, mais aussi, il faut créer des jobs*[1]. » Ce genre d'affirmation renferme deux messages : 1) à cause de son impact économique (*jobs*), le transbordement maritime de vrac est une activité qu'il vaut la peine d'*augmenter* à Québec; 2) le récréotourisme (*parcs*) ne génère pas d'emplois. Implicitement, le Port dit aussi à la population que son activité principale, le transbordement maritime de vrac solide et liquide, est à Québec ce que la cuillérée de sirop rêche est au toussoteux alité : le goût est mauvais, mais l'effet bénéfique.

Le site internet du Port mentionne[2] : « *Les activités portuaires et maritimes de Québec génèrent annuellement au pays des retombées économiques de plus de 786 millions $. Ces activités permettent aussi de maintenir plus de 9750 emplois à l'échelle canadienne*. » Ces chiffres sont issus d'une étude d'impacts économiques de 2009 (basée sur des données de 2007) qu'a commandée le Port de Québec à la firme SECOR Conseil. L'étude est intitulée *Contribution économique du Port de Québec et de la communauté maritime de la région*. Trois autres études antérieures à cette dernière existent, basées sur des données de 1980, 1994 et 2001.

Dans ce qui suit, toutes ces études sont analysées afin d'en extraire les chiffres relatifs à l'impact économique du transport maritime de marchandises pour la région de Québec. La raison de ce choix est simple : le port de Québec est un port de transbordement de marchandises (vrac). Ces activités, en particulier leur augmentation potentielle dans le secteur de Beauport, sont celles ayant le plus d'impacts sur la jouissance des berges et du fleuve par la population de Québec, sans oublier les risques qu'elles impliquent pour sa sécurité considérant que certaines des matières transbordées (carburants) sont hautement dangereuses. Or, compte tenu de la longueur du fleuve St-Laurent, rien n'exige qu'une activité consistant à accueillir des matières venant d'ailleurs et repartant ailleurs, sans subir de transformation, prenne de l'expansion en face de la Capitale nationale en empiétant sur le fleuve.

Le Port justifie le bien-fondé d'une expansion de ses terrains à Beauport en utilisant des chiffres de retombées pour tout le Canada. Mais quelles sont les retombées pour la région métropolitaine de Québec qui en subirait les inconvénients?

Étude de l'impact économique du Port de Québec (1980)

La première étude[3] 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 envisageait de se créer de nouveaux terrains en remblayant généreusement le fleuve dans le secteur de Beauport. 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*, *autres*. Dans la *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*, le résultat est le suivant : impacts économiques totaux (directs, indirects et induits) de 358 M$ (valeur ajoutée) et 2500 personnes-année (emploi). Selon une étude ultérieure[4] (1994), plus de 95 % des retombées économiques ont leur origine et leur impact dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec. Il est intéressant de comparer la valeur ajoutée au produit intérieur brut (PIB) de la RMR de Québec. Ce chiffre demeure introuvable pour l'année 1980, mais on peut l'estimer raisonnablement[8] à 10 % de celui du Québec, qui était cette année-là de 72,2 G$[5]. Ainsi, en 1980, la valeur ajoutée des catégories *Vrac solide* et *Vrac liquide* pour toute la région 03 représentait environ 5 % du PIB de la RMR de Québec (i.e. 358 M$ ÷ 7222 M$).

L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches (1994)

La deuxième étude[4] analysée s'intitule *L'impact économique de l'industrie maritime de la région de Québec et Chaudière-Appalaches*. Elle 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* (dont MIL-Davie), *Gouvernements*, *Transport maritime des personnes*, *Touristes*. Le Simulateur socio-économique de la région de Québec (SIMBEC) de l'Université Laval a été utilisé pour calculer les impacts économiques.

Les entreprises de transbordement de marchandises (vrac), qui sont l'objet de la présente analyse, sont regroupées dans l'étude de 1994 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$) est environ 0,6 % du produit intérieur brut de la RMR de Québec, estimé encore une fois à 10 % de celui du Québec, qui était alors 167,3 G$[5].

Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale (2001)

La troisième étude[6] 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 Tecsult 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. C'est 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) SCIAN[7] 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 21,187 G$[8].

Contribution économique du Port de Québec et de la communauté maritime de la région (2007)

La quatrième étude[9] 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 la Port de Québec à la firme SECOR Conseil. C'est cette étude que le Port utilise pour affirmer à toutes les occasions possibles 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 9750 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, reste de la communauté maritime. Les impacts de la navigation de plaisance ne sont pas abordés.

Étonnamment, l'étude de SECOR Conseil ne contient pour la région de Québec que les impacts directs du transport maritime des marchandises et pas les impacts totaux (directs, indirects et induits) permettant de faire une comparaison avec le PIB de la RMR de Québec (29,591 G$ en 2007[8]). L'étude donne cependant les impacts totaux pour le Québec et le Canada. Le Tableau 1 montre ces résultats.

TABLEAU 1. Impacts économiques associés au transport maritime des marchandises dans la région de Québec selon l'étude de SECOR Conseil commandée par le Port de Québec[9] 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 **Région de Québec**	1133 (564)[a]	126 (63)[a]
Impacts directs + indirects + induits **Québec**	3418 (2623)[b]	295 (243)[b,c]
Impacts directs + indirects + induits **Canada**	4958 (3422)[b]	417 (317)[b,c]

[a] Valeur obtenus dans l'étude[6] 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 connaitre le multiplicateur qui fut utilisé dans l'étude pour calculer les impacts induits (ce multiplicateur vaut ici entre 1,2 et 1,3).

Le Tableau 1 permet de faire quelques observations. Premièrement, en se fiant aux chiffres de l'étude indépendante[6] 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 disparaitrait probablement si les données avaient des marges d'erreurs.

Deuxièmement, selon l'étude de 1994 décrite plus haut[4], 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, pour preuve la grande augmentation de la valeur des impacts totaux pour le Canada par rapport à la valeur de ces impacts pour le Québec. SECOR Conseil n'avance pas un nouveau chiffre pour 2007, mais estime que la province de Québec capte 76,5 % des retombées économique canadiennes associées aux activités globales du Port de Québec.

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 a été fait dans les études précédentes. Il aurait également été intéressant de connaitre 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 par l'auteur en vertu de la Loi d'accès à l'information.

En dépit de l'absence de certains résultats dans l'étude, les données figurant à la fin du rapport et reproduites dans le Tableau 2 permettent 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 Conseil commandée par le Port de Québec[9]. 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 (personnes-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 29,591 G$[8].

Discussion

Les quatre études (1980, 1994, 2001, 2007) 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 2 résument ces chiffres. Compte tenu de l'évaluation présentée dans l'étude de 1980, 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 pourquoi on constate une telle décroissance . Par exemple, l'étude de 1980 inclut 417 entreprises, par rapport à 120 pour celle de 1994, 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 2001 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 2007 utilise les données fournies par 76 entreprises. Autre différence : les études de 1980, 2001 et 2007 utilisent le modèle intersectoriel de l'ISQ (BSQ), tandis que l'étude de 1994 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	Étude	Emplois (personnes-année)	Valeur ajoutée (M$)	PIB RMR de Québec (M$)	Valeur ajoutée/PIB (%)
1980	B.C.G. (Université Laval) pour Port de Québec[3]	2500	358	7 222[a]	5,0
1994	CRAD (Université Laval) pour industrie maritime[4]	2260[b]	107	16 730[a]	0,6
2001	Tecsult Inc. pour CRÉ C.-N. et Chaudière-Appalaches[6]	1478	115	21 187	0,5
2007	SECOR Conseil pour Port de Québec[9]	2141[c]	238[c]	29 591	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 Conseil[9]. 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.

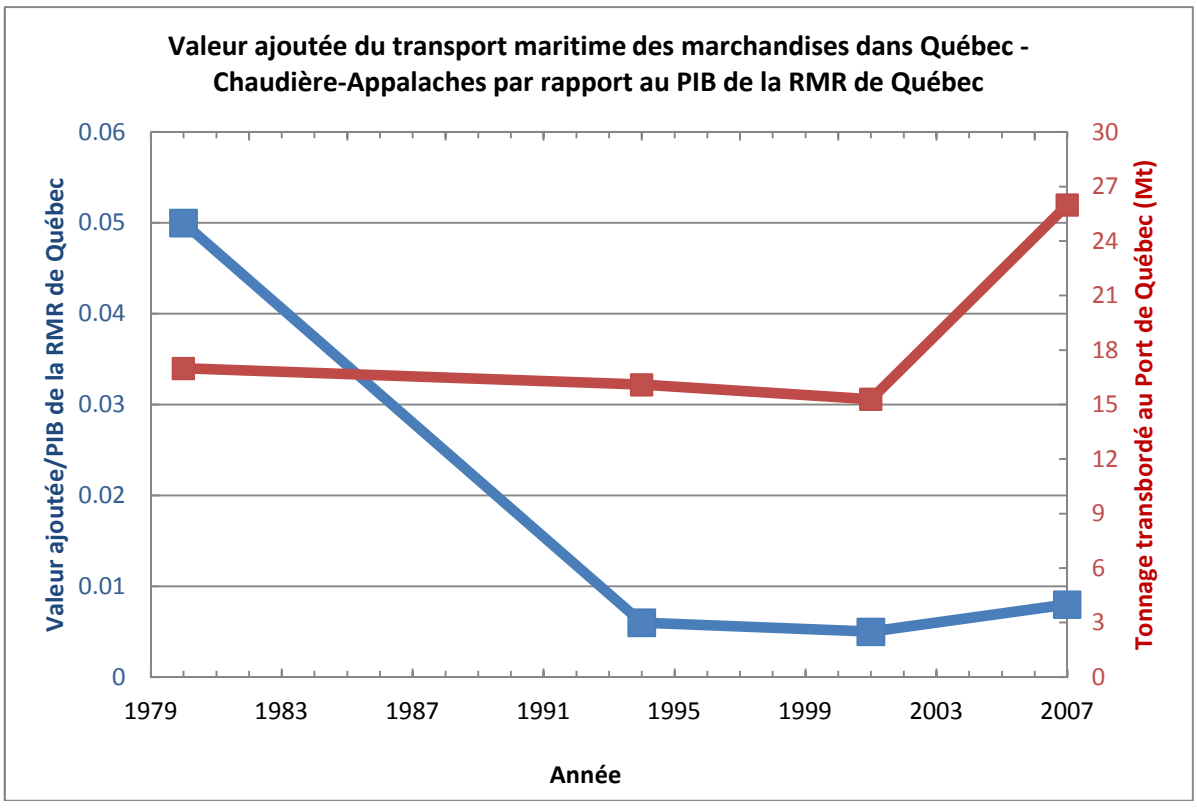


FIGURE 2. Valeur ajoutée du transport maritime des marchandises dans Québec - Chaudière-Appalaches par rapport au PIB de la RMR de Québec.

En considérant la précision bien relative de ce genre de calcul économétrique, on observe dans le Tableau 3 et la Figure 2 que le ratio de la valeur ajoutée (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[8], la Figure 3 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 3 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 2009, cette industrie contribue approximativement 3,5 % au PIB de la RMR de Québec.

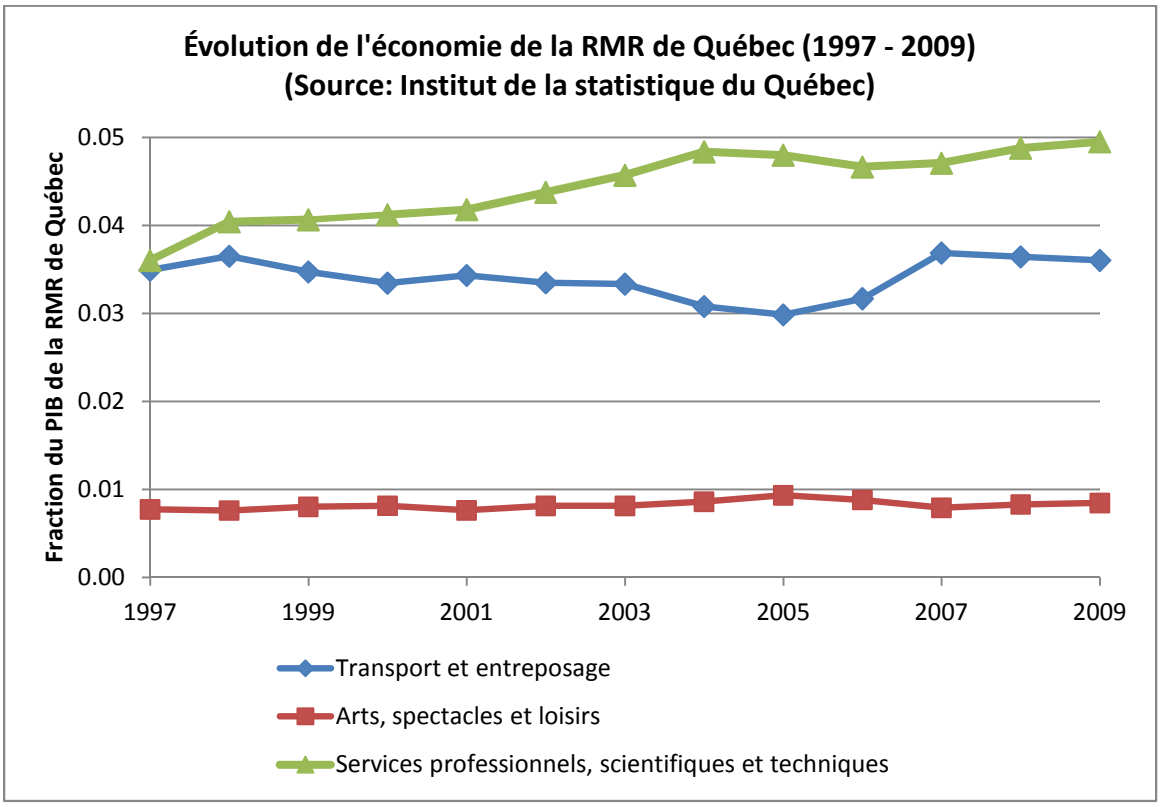


FIGURE 3. Trois exemples de la contribution relative du PIB d'une industrie au PIB de la RMR de Québec. (Source : ISQ)

La constance dans le temps du poids relatif du secteur *Transport et entreposage* dans le PIB de la RMR de Québec concorde avec nos observations 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.

Les résultats de notre analyse trouvent une source de concordance additionnelle grâce à l'étude de 2007 de SECOR Conseil[9]. Dans une courte section dédiée au transport des marchandises, SECOR Conseil utilise un résultat de l'étude indépendante de 2001 de la firme Tecsult[6] 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 3 montrent que cette industrie 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 % (3,5 x 0,22) du PIB de la RMR de Québec.

Toujours selon SECOR Conseil[9], « *la communauté maritime et portuaire contribue à près de 2 % des revenus de travail de l'ensemble de la région de Québec* ». Or, sachant[9] 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.

Ainsi, il est raisonnable d'affirmer que le transport maritime de marchandises au Port de Québec représente une valeur ajoutée (impacts directs, indirects et induits) pour la région qui est inférieure à 1 % de son produit intérieur brut total, cette fraction se situant vraisemblablement entre 0,5 et 0,8 % selon les études disponibles.

Au sujet des plages

« Anything that harms the beach harms the economy »

Economics of Florida's beaches[10]

Avant l'éclosion des algues bleues dans un nombre alarmant de lacs, il était plutôt rare au Québec d'entendre parler de l'impact économique des parcs ou des plages dans une région. Pourtant, la chose est bien documentée dans d'autres pays, particulièrement chez nos voisins du sud où la fréquentation des plages et plans d'eau est reconnue pour entraîner des retombées économiques importantes.

Les plages contribuent aux économies locales de multiples façons: 1) elles augmentent la valeur des propriétés; 2) elles stimulent le commerce, le revenu et l'emploi grâce aux dépenses des résidents et visiteurs; 3) elles augmentent les revenus des gouvernements via l'augmentation des taxes perçues.

La littérature[10] abonde de données à ce sujet. Aux États-Unis, le tourisme est le secteur industriel qui génère le plus d'emplois et de revenus étrangers. Les États côtiers reçoivent la plus grande portion de ces revenus (environ 85 %), simplement parce que leurs plages sont la destination touristique préférée. En fait, le nombre de visiteurs des parcs et sites récréatifs dans l'ensemble du pays est inférieur au nombre de visiteurs sur les plages. Par exemple, les visiteurs à Miami Beach sont plus nombreux que ceux à Yellowstone, au Grand Canyon et Yosemite réunis. Pas étonnant que la Floride protège la beauté et le sable de ses plages par une loi. L'apport de sable sur les plages érodées (*beach nourishment*) est une activité courante et payante : le gouvernement fédéral reçoit davantage en taxes de la part des touristes à Miami Beach que ce qu'il lui en coûte pour entretenir les plages de l'ensemble du pays!

Les chiffres sont impressionnants. Pour l'État de la Floride, chaque dollar investi dans la protection des plages publiques rapporte 8 $ en taxes payées par les visiteurs. Pour Miami Beach, l'économie reçoit 700 $ d'argent neuf à chaque dollar investi en entretien des plages.

Une autre statistique a l'avantage de ne pas se restreindre à un État chaud comme la Floride. En 1994, le *U.S. Army Corps of Engineers* a estimé les retombées économiques de la fréquentation des sites récréatifs situés sur les rives des plans d'eau sous sa juridiction[11] : les visiteurs y dépensent en moyenne 64 $ en comparaison de chaque dollar consacré au fonctionnement et à l'entretien des sites. Pour les États, ce chiffre est par exemple 262 $ (Wisconsin), 242 $ (New York), 181 $ (Floride), 111 $ (Michigan) et 106 $ (Minnesota). Cela illustre l'importance des pertes financières reliées à la détérioration de la qualité de l'eau et des plages, sans compter la diminution de la qualité de vie des citoyens.

Au Canada, une récente étude[12] de l'université Ryerson de Toronto s'est penchée sur l'impact économique des plages situées entre Sarnia et Tobermory le long du lac Huron en Ontario. Les sondages de l'étude révèlent que les résidents et les visiteurs dépensent respectivement 9-12 $ et 42-56 $

localement (< 50 km) par jour à la plage. À l'extérieur d'un rayon de 50 km, les visiteurs y dépensent quotidiennement 29-39 $. Pour 69 % des sondés, la visite à la plage est une activité familiale et ils y restent en moyenne trois jours. Il s'agit aussi de la raison première de leur voyage.

Le transbordement de vrac : une activité à faible valeur ajoutée

La réalité du transbordement de vrac en tant qu'activité à faible valeur ajoutée est bien soulignée dans l'étude de la firme Tecsult[6] : *« 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 étude[13] 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). Le Tableau 4 (page suivante) extrait de l'étude en question montre qu'on 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.

Conclusion

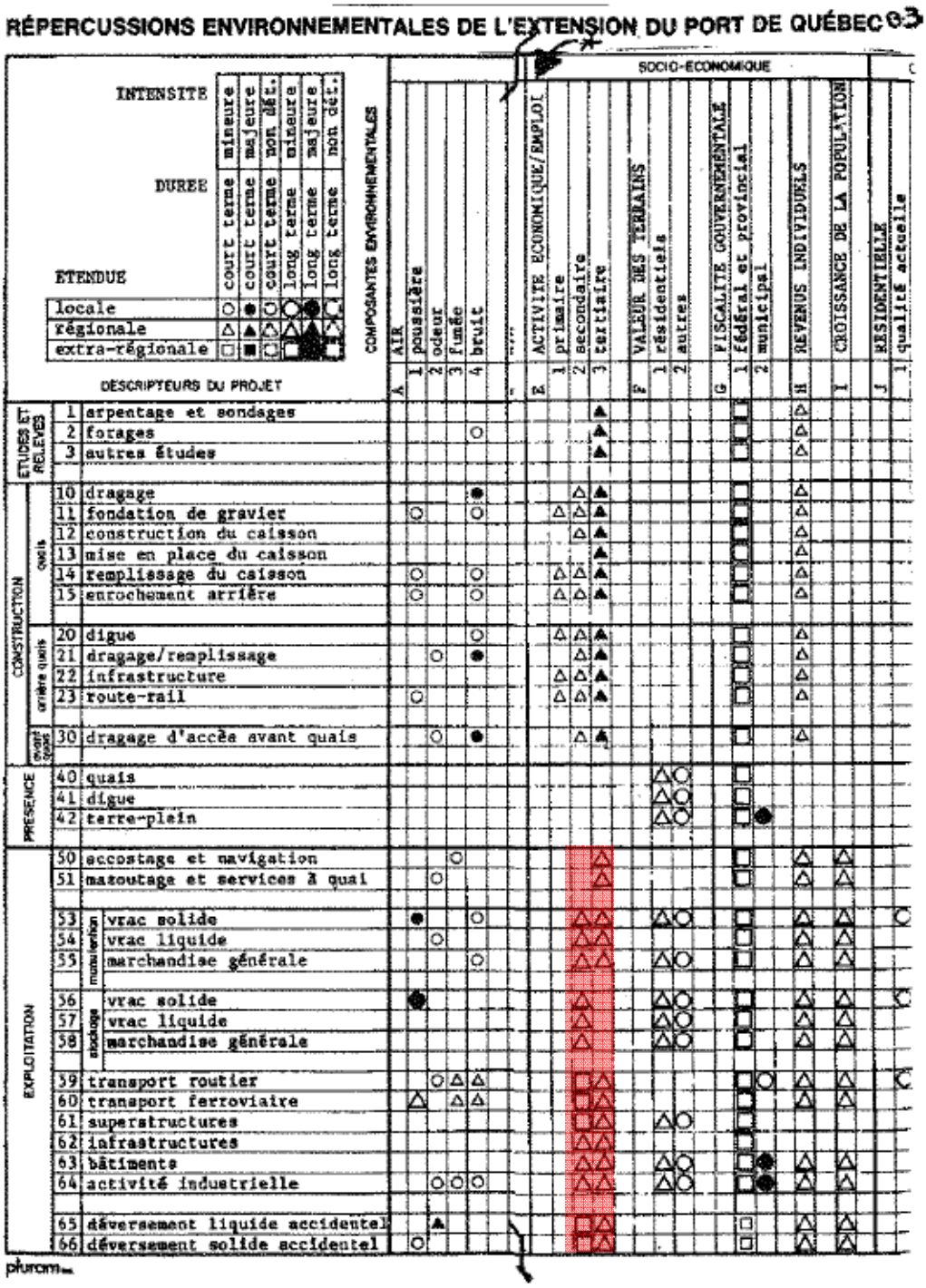
Le rôle premier du Port est de favoriser et développer le commerce maritime, ce qui signifie servir ses clients d'abord et avant tout, dont la grande majorité sont les entreprises de transbordement de vrac. Cependant, notre analyse suggère que la prospérité future de la ville n'est pas tributaire d'une 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! La santé économique de la région de Québec ne peut donc être évoquée pour justifier une telle augmentation. Par contre, il est concevable que la construction par remblaiement du fleuve d'une plateforme industrialo-portuaire de vrac à côté du site récréotouristique légué pour le 400^{e} de Québec occasionnerait une perte irréversible de richesse littorale pour la population. De plus, elle augmenterait les risques d'accidents industriels à proximité d'une zone densément peuplée et fréquentée pour la beauté du panorama qu'elle offre. Enfin, cet agrandissement menacerait le succès des plans de revitalisation économique des secteurs d'Estimauville, de l'autoroute Dufferin et du boulevard Sainte-Anne, de même que l'attrait de la future section Est de la Promenade Samuel-de-Champlain.

Le pouvoir d'attraction de Cap-Rouge et de la plage Jacques-Cartier montre combien une belle vue et des accès publics au fleuve contribuent à créer un milieu de vie recherché. Il sera ardu d'attirer des investissements dans le secteur d'Estimauville et d'en faire un endroit attrayant si l'industrialisation portuaire lourde persiste à s'avancer dans le fleuve. Par contre, la disparition de cette menace plus que trentenaire et la consécration de la vocation récréotouristique de l'extrémité de cette péninsule serait un puissant catalyseur pour l'Est de la ville, en faisant du littoral urbain une zone publique et touristique durable pour les générations à venir, cela jusqu'aux Chutes Montmorency.

En se limitant aux berges exigües de Québec pour augmenter la manutention de vrac, le Port retarde le progrès qui réside dans une gestion intégrée des berges du fleuve Saint-Laurent. Le transbordement de vrac est un enjeu national et non pas local. S'il est normal de s'appuyer sur les impacts économiques extrarégionaux pour justifier des activités portuaires, il est également normal de considérer les

infrastructures portuaires extrarégionales pour ces activités. Gros-Cacouna[14], Port-Cartier et Sept-Îles sont des exemples de ports en eau profonde facilement accessibles aux gros navires, avec plus d'espace et surtout de potentiel à long terme, sans l'inconvénient d'encombrer les berges d'une population en train d'effectuer un immense retour au fleuve.

TABLEAU 4. Extrait d'une étude de 1981 de la firme Pluram pour le compte du Port de Québec, estimant comme mineures (voir surligné en rouge) les retombées économiques de l'exploitation d'un terminal de vrac agrandi dans le secteur Beauport sur une superficie 10 fois plus grande que l'extension souhaitée aujourd'hui.



Ceux qui croient freiner le développement économique de Québec en augmentant les accès publics aux berges devraient visiter Chicago, une ville prospère au climat similaire à celui de Québec et non pas à celui de la Floride, mais néanmoins bordée par 30 km de plages publiques.

Malheureusement, aucune loi fédérale ou provinciale ne force nos gouvernements à se doter de programmes afin que les valeurs écologiques, patrimoniales, esthétiques, récréatives, économiques et stratégiques des berges soient protégées pour le bien de tous les citoyens sans exception. Le Canada accuse en ce domaine 50 ans de retard par rapport aux États-Unis[15,16,17].

Références

1. www.radio-canada.ca/regions/Quebec/2007/10/23/001-port_quebec_expansion.shtml
2. http://www.portquebec.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=2&Itemid=14
3. *Étude de l'impact économique du Port de Québec*, Bureau de consultation en gestion, Université Laval (1981), 132 pages.
4. Fréchette P., Lemelin A., Béchard 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.
5. Statistique Canada.
6. *Portrait du transport des marchandises, Régions administratives de la Chaudière-Appalaches et de la Capitale-Nationale*, Tecsult Inc. (2006), 176 pages.
7. SCIAN : Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.
8. ISQ, www.stat.gouv.qc.ca/donstat/econm_finnc/conjn_econm/compt_econm/
9. *Contribution économique du Port de Québec et de la communauté maritime de la région*, Rapport final, SECOR Conseil, Montréal (1er mai 2009).
10. *Economics of Florida's beaches: The impact of beach restoration*, Catanese Center for urban and environmental solutions at Florida Atlantic University (2003), 141 pages. L'article contient une revue de littérature et une abondante bibliographie; disponible sur www.dep.state.fl.us/beaches/publications/pdf/phase1.pdf
11. *Economic effects of recreation at U.S. Army Corps of Engineers Water Ressources Projects*, U.S. Army Corps of Engineers (1996), cité dans www.mddep.gouv.qc.ca/eau/recreative/consequence.htm
12. Determining the Economic Impact of Beaches: Lake Huron Shoreline from Sarnia to Tobermory, Report Summary, R. Dodds, Ted Rogers School of Management, Ryerson University (15 April 2010) http://www.abca.on.ca/downloads/EconomicImpactBeaches_1.pdf
13. *Étude des répercussions environnementales de l'extension du Port de Québec – Résumé*, Pluram (novembre 1981).
14. *Étude de Gros-Cacouna comme superport pour vrac solide au Québec: rapport final*, Sous-comité du vrac solide (Canada-Québec), Editeur: Desjardins, Sauriol & Associés et Swan Wooster Engineering, Montréal (1977).
15. Coastal Zone Management Act, (http://coastalmanagement.noaa.gov/about/media/CZMA_10_11_06.pdf)
16. California Coastal Act (http://www.coastal.ca.gov/coastact.pdf)
17. Navarro, N.G., *Public waterfront access : A comparison of integrated coastal management in Canada and the United States*, Report no. 264, School of resource and environmental management, Simon Fraser University, June 2000.