



fccq | Fédération des chambres
de commerce du Québec



**Au bénéfice de l'économie de Québec
oui au projet Beauport 2020**

**Mémoire présenté à
l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACÉE)**

1^{er} février 2017

Sommaire exécutif

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) appuie le projet d'investissement du Port de Québec, projet appelé Beauport 2020, en raison des retombées économiques qu'il va générer par lui-même et dans l'ensemble du transport maritime québécois. La FCCQ prend appui sur l'étude économique produite par la firme KPMG à la demande du Port de Québec, étude qui fut présentée au gouvernement du Canada et qui est à la base de la décision de ce dernier d'octroyer une aide financière de 60 M \$ au projet Beauport 2020 (sur un investissement de 190 M \$).

Ce projet doit certes se réaliser en respect de trois composantes du développement durable. Évidemment, il n'y a pas de risque zéro en matière de développement durable. La FCCQ est néanmoins d'avis qu'en ayant un comportement responsable, il est possible d'accepter les travaux d'expansion de certaines infrastructures portuaires, afin de tirer profit, sur le plan économique, du potentiel inexploité de notre industrie maritime.

Le port de Québec est un employeur majeur. En 2015, la firme KPMG¹ a estimé à 7 964 le nombre d'emplois directs et indirects générés par les activités du Port. Mais plus encore, le Port de Québec est intégré à un réseau d'infrastructures d'import-export qui se complètent bien davantage qu'ils ne se livrent concurrence. Le port de Québec fait en effet partie d'une importante chaîne logistique qui comprend de nombreux importateurs et exportateurs, des transporteurs routiers et ferroviaires, des entreprises logistiques, ainsi qu'un ensemble de services professionnels reliés à la navigation et au pilotage, à l'ingénierie, la construction et les infrastructures, à l'architecture et la réparation navale, au droit maritime, etc.

Plus de 80% du commerce mondial des marchandises est assuré par le transport maritime. L'intensification du commerce mondial amène les pays côtiers à accroître les investissements dans les infrastructures portuaires afin de pouvoir desservir des navires de plus grande taille, d'accroître l'intermodalité et ainsi de maximiser les retombées économiques de ces activités. On estime que chaque année, des investissements globaux de l'ordre de 800 à 900 milliards de dollars sont réalisés à l'échelle de la planète dans les infrastructures de transport maritime.

¹ <http://cvap.quebec/wp-content/uploads/2016/02/KMPG-etude-economique-2015.pdf>

Le Port de Québec bénéficie d'avantages stratégiques sur les grandes routes navigables du monde. Il a besoin d'une certaine expansion. S'il tarde à s'adapter exigences sans cesse plus élevées des transporteurs, ces derniers pourraient se tourner vers des ports concurrents situés sur la côte est américaine. Ce n'est pas seulement la région de Québec qui perdra une opportunité économique, c'est toute la chaîne logistique du transport maritime du Québec qui s'en trouvera affaiblie.

La FCCQ fait en outre valoir que des investissements sont requis, notamment pour accroître la fluidité tout le long du corridor maritime, pour accroître l'intermodalité et pour améliorer la logistique d'ensemble, afin d'accroître les activités dans le transport des marchandises et de donner un nouvel élan au tourisme, principalement à l'industrie des croisières.

Introduction

Grâce à son vaste réseau de plus de 140 chambres de commerce et 1 200 membres corporatifs, la Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) représente plus de 60 000 entreprises et 150 000 gens d'affaires exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises du Québec, la FCCQ est à la fois une fédération de chambres de commerce et une chambre de commerce provinciale. Ses membres, qu'ils soient chambres ou entreprises, poursuivent tous le même but : favoriser un environnement d'affaires innovant et concurrentiel.

La FCCQ porte un intérêt particulier au projet d'investissement du Port de Québec, projet appelé Beauport 2020, en raison des retombées économiques qu'il va générer par lui-même et dans l'ensemble du transport maritime québécois. La FCCQ prend appui sur l'étude économique produite par la firme KPMG à la demande du Port de Québec, étude qui fut présentée au gouvernement du Canada et qui est à la base de la décision de ce dernier d'octroyer une aide financière de 60 M \$ au projet Beauport 2020 (sur un investissement de 190 M \$)².

Il est bien connu que la modernisation d'une infrastructure portuaire augmente la productivité d'une économie. En effet, un réseau de ports efficaces contribue notamment à accroître le flux des marchandises dans les chaînes d'approvisionnement, à réduire les coûts de transport et à rendre les produits en vrac et les biens manufacturés plus concurrentiels sur les marchés. La FCCQ souhaite en outre que d'autres investissements se réalisent dans les ports majeurs du Québec afin que collectivement, nous puissions tirer profit des avantages de notre positionnement stratégique sur les grandes voies navigables du monde pour créer de la richesse dans plusieurs régions du Québec.

Ce mémoire portera essentiellement sur le volet économique, l'une des trois composantes du développement durable. Il sera évidemment question des enjeux environnementaux et sociaux au cours des présentes audiences, mais, compte tenu de notre mission, nous nous concentrons sur l'aspect économique de cet important projet. Nous savons que

² Le solde de 130 M \$ étant assumé par les fonds propres du Port de Québec.

l'Administration portuaire du Québec a agi de façon nettement proactive afin que la population de la région soit bien informée du projet Beauport 2020..

Réponse adéquate aux trois composantes du développement durable

Nous nous empressons d'ajouter que l'investissement projeté doit se réaliser en respect de trois composantes du développement durable. Ce projet doit être analysé en soupesant correctement les risques qu'il pourrait faire courir à l'écosystème fragile du St-Laurent. L'Administration portuaire de Québec a d'ailleurs réalisé d'importantes études d'impact sur les écosystèmes et sur les humains; nous laissons aux experts le soin d'évaluer les enjeux spécifiquement environnementaux et sociaux.

Il importe aussi de tenir compte des moyens alternatifs au transport maritime qui, eux aussi, comportent leur part de risque environnemental. De façon générale, le transport par navire représente, lorsqu'il est accessible, un solution écologique au transport des marchandises. L'option maritime affiche par ailleurs un bilan positif en termes de sécurité et de sûreté.

Nous sommes d'avis qu'en ayant un comportement responsable, il est possible d'accepter les travaux d'expansion de certaines infrastructures portuaires, afin de tirer profit, sur le plan économique, du potentiel inexploité de notre industrie maritime.

Le port de Québec est un employeur majeur. En 2015, la firme KPMG a estimé à 7 964 le nombre d'emplois directs et indirects générés par les activités du Port. Il est donc essentiel de protéger le périmètre d'opération du port et des infrastructures ferroviaires et routières qui y sont associées, à Québec comme ailleurs.

Une étude réalisée par le Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie maritime³, le nombre d'emplois directs (salariés) dans l'industrie maritime québécoise est évalué à 13 222 (en 2013). Il s'agit des employés qui œuvrent directement pour les entreprises des différents secteurs (armateurs, transport par eau, activités de soutien au transport, etc.). Les effets indirects sont ceux observés chez les fournisseurs. Ils proviennent de tous les achats de

³ http://www.csmoim.qc.ca/public_upload/files/travailleurs/etudes-documentation/etude-sectorielle-version-07-11-2013-finale.pdf

biens et services faits chez les premiers fournisseurs. Le nombre d'emplois indirects estimé à 5 819. Les retombées totales de l'industrie maritime au chapitre de l'emploi sont donc de 19 041 (personnes-années).

Les administrations portuaires ont l'avantage d'offrir une grande diversité d'emplois, la plupart à l'année, emplois qui bénéficient d'un salaire supérieur à la moyenne québécoise. La liste suivante des emplois identifiés par le Comité sectoriel donne un bon aperçu de cette diversité d'emplois :

- Gestionnaire / professionnel des ressources humaines (p. ex. : embauche, formation, rémunération, relations de travail, etc.);
- Autres gestionnaires et professionnels (p. ex. : VP marketing, VP finances, gestionnaires de flotte, développement des affaires, directeurs, agents maritimes, etc.);
- Soutien administratif (p. ex. : secrétariat, commis comptable, etc.);
- Débardeur / arrimeur (p. ex. : opérateur de grue, opérateur de chariot-élévateur, manutentionnaire, etc.);
- Personnel d'entretien et de réparation (p. ex. : soudeur, électricien, etc.);
- Personnel de sûreté et de sécurité (p. ex. : gardien, agent de sécurité, etc.);
- Autres postes d'opérations / de manutention.

Certains ports occupent des espaces importants sur des sites ouverts au fleuve ou sur le golfe St-Laurent. Le Port de Québec n'occupe cependant qu'un faible pourcentage du front fluvial de la Ville de Québec. De plus, 20 % des espaces du Port sont affectés à des activités publiques ou récréatives.

Dans certaines villes, les espaces des administrations portuaires sont aussi convoités par les sociétés de loisirs, les directions d'urbanisme des organismes municipaux ou encore par des promoteurs privés qui souhaitent y implanter des immeubles commerciaux ou résidentiels.

La FCCQ juge essentiel que les gouvernements affirment l'importance économique des ports et la nécessité de protéger les terrains nécessaires à leurs activités actuelles et à

l'expansion prévisible dans les prochaines années. Les élus et gestionnaires municipaux doivent également partager cette préoccupation et en tenir compte dans leur plan d'aménagement et de développement. De même, les administrations municipales ne doivent pas autoriser des développements domiciliaires dans la proximité immédiate des ports, afin d'éviter des contestations futures sur les inconvénients causés par les activités récurrentes de nature portuaire et ferroviaire. Même en y portant la plus grande attention, on ne peut pas éliminer tout le bruit d'une gare de triage.

Le Port de Québec : membre d'un réseau hautement stratégique

Le Port de Québec n'est pas une entreprise isolée. En plus de faire partie du réseau portuaire national selon la Loi Maritime du Canada et être l'un des cinq plus importants ports au Canada, le Port de Québec est intégré à un réseau d'infrastructures d'import-export qui possèdent chacune leurs caractéristiques physiques et technologiques et qui se complètent bien davantage qu'ils ne se livrent concurrence.

Par exemple :

- Le Port de Montréal demeure la plus importante plateforme maritime du Québec en termes d'activités et de retombées économiques. Il assure la manutention de tout type de matière en vrac solide et liquide et se spécialise dans le transport de conteneurs.
- Le Port de Québec est une plaque tournante pour les vrac solide et liquide en transbordement et est devenu le principal port de croisières sur le St-Laurent.
- Le Port de Sept-Îles, pour sa part, est le premier port minéralier du Québec.

Le port de Québec fait en outre partie d'une importante chaîne logistique qui comprend de nombreux importateurs et exportateurs, des transporteurs routiers et ferroviaires, des entreprises logistiques, ainsi qu'un ensemble de services professionnels reliés à la navigation et au pilotage, à l'ingénierie, la construction et les infrastructures, à l'architecture et la réparation navale, au droit maritime, etc.

Au quotidien, les différentes activités du Port de Québec et des autres infrastructures de ce réseau portuaire québécois sont en lien avec un ensemble d'industries qui se situent au cœur de l'économie du corridor Québec-Ontario, dont celles des transports, du raffinage, de la sidérurgie, de l'énergie, de l'agroalimentaire, de la construction, des mines et métaux, etc.

Les ports du Québec sont reliés à plus de 100 pays. Ils constituent un point de départ stratégique reliant l'Amérique du Nord à l'Europe, Il s'agit de plateformes stratégiques pour le transport transatlantique de marchandises. Bref, les infrastructures portuaires et maritimes, avec leurs plateformes multimodales, permettent à de nombreuses industries canadiennes et nord-américaines d'importer leurs intrants ou d'exporter leurs produits dans les différents marchés.

Des investissements majeurs partout dans le monde

Le transport des marchandises est une activité économique de première importance. Il sert bien sûr à approvisionner les pays en matière première et en biens manufacturés et à exporter les produits domestiques vers les marchés étrangers. Cette activité génère aussi en soi d'importantes retombées économiques.

Selon le rapport sur les transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement⁴ :

- plus de 80% du commerce mondial des marchandises est assuré par le transport maritime;
- en 2014, 9,8 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par bateau et débarquées dans les ports. En 2000, ce volume n'atteignait que de 5,9 milliards de tonnes;
- le rythme de croissance annuelle du transport maritime dans le monde demeure soutenu, même en période de basse conjoncture économique. Par exemple, alors que la croissance économique mondiale s'est établie à 2,5 % en 2014, celle du commerce maritime de marchandises a atteint 3,4 %.

⁴ http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2015_fr.pdf

L'intensification du commerce mondial amène les pays côtiers à accroître les investissements dans les infrastructures portuaires afin de maximiser les retombées économiques de ces activités. On estime que chaque année, des investissements globaux de l'ordre de 800 à 900 milliards de dollars sont réalisés à l'échelle de la planète dans les infrastructures de transport maritime. 65 % de ces investissements sont effectués dans les pays de l'OCDE.

Pourquoi cette effervescence ? Quatre raisons principales motivent cette quasi course aux investissements :

- la taille des bateaux augmente sans cesse, ce qui nécessite des ajustements importants aux infrastructures portuaires en place. Des investissements de 5,3 milliards de dollars américains ont été consacrés à l'élargissement du Canal de Panama afin d'accueillir des navires de plus grande taille. Environ 8 milliards \$ ont également été investis par le gouvernement Égyptien pour permettre l'élargissement du Canal de Suez afin d'améliorer le transit des navires utilisant la principale route maritime du monde. Précisons que dans les deux cas, une part des navires reliant les ports du St-Laurent au reste du monde utilisent ces canaux.
- les impératifs de sécurité et de protection de l'environnement commandent une modernisation des équipements et d'une partie significative de l'aménagement portuaire.
- les ports étant soumis aux intempéries, ils ont besoin d'un entretien constant pour éviter une dégradation rapide.
- les administrations portuaires cherchent à conserver et même à accroître leur part de marché dans un environnement d'affaires hautement concurrentiel.

Tirer profit de notre potentiel

À l'instar de quelques autres infrastructures, le Port de Québec bénéficie d'avantages stratégiques de par sa situation de port en eau profonde sur l'une des grandes voies maritimes du monde.

Les pays ou les régions qui jouissent d'une certaine prospérité sont celles qui tirent profit de leurs ressources stratégiques et de leurs avantages concurrentiels en exploitant ces potentiels de façon responsable et efficace. Nous devons tenir compte du manque à gagner pour notre économie, pour les gouvernements et pour la population qui résulterait de notre refus de profiter correctement d'un avantage concurrentiel, comme celui d'un port en eau profonde.

Si le port de Québec n'est pas équipé adéquatement, s'il tarde à s'adapter aux nouvelles exigences sans cesse plus élevées des transporteurs, ces derniers vont se tourner vers des ports concurrents situés sur la côte est américaine. Ils vont créer de nouveaux circuits, de nouvelles routes maritimes en exploitant au maximum les possibilités offertes par l'intermodalité. Et ce n'est pas seulement la région de Québec qui perdra une opportunité économique, une occasion d'améliorer notre compétitivité, c'est toute la chaîne logistique du transport maritime du Québec.

Or, les clients perdus sont très difficiles à intéresser de nouveau parce qu'ils ont changé leur stratégie et qu'ils ne les abandonneront pas de sitôt. Une fois que le mouvement de désengagement est enclenché, il est très difficile de le renverser.

Il y a de moins en moins de marchés captifs. Les grandes entreprises de transport maritime cherchent évidemment à réduire au maximum le temps requis pour embarquer et débarquer leurs cargaisons. Globalement, le Canada affiche une bonne performance au regard de la facilité avec laquelle les marchandises entrent et sortent du pays. Selon le Enabling Trade Index⁵ du Forum économique mondial, le Canada se classe au 1er rang des pays du G-7 et au 9e rang des 132 pays évalués pour l'efficacité de divers facteurs relatifs à l'accès aux marchés, à l'administration frontalière, à l'infrastructure des transports et des communications, ainsi qu'au climat des affaires en vue d'établir le degré de fluidité de la circulation des marchandises aux frontières et vers leur destination finale.

Nos principaux concurrents se situent principalement dans l'Est des États-Unis. Il y a là un réseau d'infrastructures qui, à plusieurs égards, ont toujours été en concurrence avec les installations canadiennes. Les administrateurs de ces ports ne pourraient que se réjouir d'un

⁵ <http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2016/>

sous-investissement dans les infrastructures canadiennes qui leur permettrait de créer chez eux plus d'activités, plus de richesse et plus d'emplois.

Nécessaires investissements du gouvernement fédéral

Le Port de Québec est le plus vieux port au Canada. Les quais ont été construits entre le 19^e siècle et les années 1960. Les investissements requis pour la restauration de ses principaux actifs sont estimés à 310 M\$. Or, il n'existe aucun programme gouvernemental qui permet de financer la réfection de telles infrastructures. Ce constat peut être partagé par plusieurs administrations portuaires au Québec.

Même si cette question déborde le cadre strict d'analyse du projet Beauport 2020, nous nous permettons d'insister sur la nécessité de prévoir des investissements publics dans les infrastructures portuaires.

Des infrastructures en mauvais état ou congestionnées signifient des coûts additionnels dans la chaîne logistique ce qui se traduit par une perte de compétitivité pour les industries canadiennes ou un coût supérieur pour les marchandises de toutes sortes incluant les produits de consommation courante.

Des investissements sont requis, notamment pour améliorer la fluidité le long du corridor maritime, pour accroître l'intermodalité et améliorer la logistique d'ensemble, afin d'accroître les activités dans le transport des marchandises et de donner un nouvel élan au tourisme, principalement à l'industrie des croisières. Il est en effet impératif :

- de remplacer les infrastructures vieillissantes et ainsi répondre aux besoins et à la fluidité des mouvements et des temps de transit;
- d'améliorer et d'agrandir les installations de vrac sur le Saint-Laurent, à l'instar du projet Beauport 2020;
- d'améliorer les interfaces entre les ports et les réseaux terrestres de manière à réduire la congestion dans les principaux centres urbains.

Dans sa mise à jour économique du 20 novembre 2016, le gouvernement fédéral a annoncé de nouveaux investissements dans les infrastructures. Il a notamment ciblé le transport des marchandises vers les marchés mondiaux, pour lequel un montant de 10,1 milliards de dollars serait affecté sur 11 ans (investissements stratégiques dans les projets de commerce et de transport qui construisent des corridors de transport plus solides et plus efficaces vers les marchés internationaux et amélioration des modes de transport dans le Nord canadien. Il est important que le secteur maritime ait accès à ces fonds.

Un nouveau produit touristique : les croisières

Bien que le projet Beauport 2020 ne concerne pas les infrastructures d'accueil des bateaux de croisière, nous nous permettons d'en faire état ici parce qu'il s'agit d'un créneau relativement nouveau pour plusieurs administrations portuaires, créneau qui semble présenter un important potentiel de développement dans l'avenir prévisible.

L'essor des croisières permet d'illustrer l'un des potentiels du tourisme maritime. Ce segment de l'industrie touristique connaît une croissance importante dans un nombre grandissant de pays. Le fleuve et le golfe Saint-Laurent de même que le fjord du Saguenay sont des destinations qui intéressent depuis quelques années les entreprises exploitant les paquebots et autres bateaux de croisière.

De 2006 à 2015, le nombre de passagers sur les bateaux de croisière internationale naviguant au Québec est passé de 112 000 à 269 940 croisiéristes. Tourisme Québec évalue à 145 M \$ les dépenses touristiques annuelles générées par l'industrie des croisières au Québec en 2015. À lui seul, le port de Québec a accueilli cette année-là plus de 168 000 visiteurs qui ont fait escale depuis l'un des quelque 30 plus grands navires exploités par les lignes de croisière les plus prestigieuses.

Il faut savoir que 100 % des navires qui font escale dans le Saint-Laurent le font au port de Québec. La Ville de Québec agit comme un véritable produit d'appel, notamment pour la zone Canada-Nouvelle-Angleterre. Il devient possible de faire de Québec un lieu d'embarquement et de débarquement des croisiéristes, ce qui accroît les possibilités de

séjours touristiques prolongés à Québec et dans les autres régions. Déjà, 35 % des passagers prolongent leur séjour avec un forfait pré ou post croisière.

Conclusion

La FCCQ souhaite vivement qu'au terme de la procédure d'examen du projet, de l'analyse des études d'impact qui ont été réalisées et des consultations en cours, le projet Beauport 2020 se réalise dans les meilleures conditions possibles.

Nous avons bâti une économie qui repose dans une large mesure sur les échanges avec le reste du monde. 45 % des biens et de services que nous produisons sont destinés à d'autres marchés que ceux du Québec.

Mais nos installations portuaires du Québec doivent être modernisées et agrandis à certains endroits; il s'agit d'une stratégie de développement à court et moyen terme qui nous permettra de tirer profit de notre positionnement stratégique sur l'une des grandes voies navigables du monde. Le projet Beauport 2020 s'inscrit dans cette stratégie.