

NOTE D'INFORMATION



Date : 26 janvier 2016
De : Anick Métivier
Directeur, Responsabilité citoyenne
À : Comité vigilance des activités portuaires
Objet : Questions / réponses

1. Comment le département des affaires et développement portuaires explique certains éléments reliés à l'achalandage et à la congestion dans le port.

L'achalandage a été particulièrement important au secteur Beauport entre 2005 et 2013. Au cours de cette période il y a eu des taux d'occupation record, ceux-ci signifiant des enjeux commerciaux non-négligeables.

Le taux d'occupation des quais dans ce secteur a frôlé les 60 % en période de pointe, ce qui est extrêmement élevé pour une installation publique. En effet, un plafond est théoriquement placé à 35-40 % pour ce type d'installation, après quoi les pertes économiques deviennent considérables, notamment en raison de l'attente pour l'accès à quai et les frais ainsi engendrés. Il est important de souligner que ce sont des quais publics, utilisés par plusieurs armateurs différents, partagés entre plusieurs opérateurs et utilisés pour différentes commodités (plus de 25). Ils supportent plusieurs types de produits de vrac (solide, liquide et marchandise générale), de nombreux types de navires de tailles variées y viennent et on y voit plusieurs types de déchargements. Tous ces éléments rendent plus difficile la gestion des quais. La réalité des quais publics partagés n'est pas la même que celle des quais privés où un seul joueur peut maximiser son achalandage.

Pour les fins d'exemple concret, quand les activités fonctionnent au rythme connu par l'APQ récemment, et sujet à se reproduire dans un avenir relativement rapproché, voici ce que signifie un achalandage problématique :

- Lorsqu'un navire s'amarré à un quai, il peut y passer en moyenne de 36 à 96 heures selon le tonnage chargé / déchargé, le type de produit, etc. Conséquemment, les fenêtres de temps à quai disponibles deviennent difficiles à obtenir sans attente. Lorsqu'il y a plus de navires en attente, l'APQ se retrouve avec un effet domino ce qui provoque des coûts importants dans la chaîne logistique. La croissance, et dans certains cas le maintien des activités, est soit impossible ou fragile pour cette raison. Cette situation se produit à des taux d'occupation largement inférieur à 60%. Même à 30% ça peut se produire toutefois l'impact est moindre.

Ce sont surtout les pics d'achalandage qui posent problème. Que la moyenne annuelle d'occupation soit de 25 ou 30 % importe peu, car le port pourrait avoir six mois sans activité et six mois avec des taux d'occupation de 75 % et avoir une situation très problématique. À l'image d'une autoroute qui doit satisfaire l'achalandage pendant les périodes de pointe, les infrastructures portuaires doivent répondre à la demande des exportations lorsqu'elles se manifestent.

Ce qu'il faut comprendre c'est que la congestion et donc les effets commerciaux négatifs existent même à un plus faible taux d'occupation. Le niveau de saturation peut être défini de différentes façons, mais la conclusion demeure toujours la même : l'occupation est trop élevée pour des infrastructures publiques dans la mesure où tout nouveau trafic risque de devoir trop attendre pour avoir accès aux quais.

2. Comment s'expliquent les retombées (emplois et \$\$\$) générées par le projet B2020.

Pour les tonnages estimés il s'agit d'hypothèses considérées par l'APQ. Les terminaux à venir feront l'objet d'un PEPC. C'est donc à ce moment que les trafics projetés pourront être précisés.

Les prévisions de retombées économiques du projet sont calculées à partir de multiplicateurs fournis par **KPMG** (provenant notamment de l'ISQ et de la récente étude de retombées). Ces multiplicateurs donnent le nombre d'emplois, la valeur ajoutée et les revenus gouvernementaux par M\$ d'investissement et par million de tonnes (Mt) de marchandise.

Pour la phase de construction, trois types de dépenses doivent être différenciés. Les coûts de construction, les machines et le matériel pour équiper le quai, et finalement, les services professionnels. Chacune de ces catégories engendrent des retombées différentes.

Considérant la répartition prévue entre les différentes catégories d'investissement pour le projet Beauport 2020, il est possible d'estimer que chaque M\$ en investissement génère 9,6 emplois-année à temps plein (ETP) au niveau canadien. Ainsi, un projet de 590 M\$ qui se réalise sur cinq ans générera une moyenne annuelle d'environ 1 100 emplois équivalents temps plein par année pour la durée des travaux (5 ans). Au total, le projet Beauport 2020 aura permis de soutenir 5 704 ETP ($5\,704 / 5 \text{ ans} = 1\,141 \text{ emplois ETP / année}$).

Figure 1 : Résumé des retombées totales de la phase de construction

	Canada	&	Québec
Main-d'œuvre	5 704 ETP		4 025 ETP
Valeur ajoutée aux prix de base	515,1 M\$		328,8 M\$
Revenus gouvernementaux	47,3 M\$		24,7 M\$
Parafiscalité	8,8 M\$		29,3 M\$

*Source : Tableau tiré du modèle KPMG

De la même manière, pour la phase d'exploitation, des multiplicateurs ont été estimés par KPMG suite à l'étude de retombées économiques de 2015. L'AQP estime qu'à terme, le projet Beauport 2020 pourra permettre la manutention de 6 à 8 Mt de marchandises, sans être à pleine capacité. Ces trafics génèreraient environ 1 000 emplois au niveau canadien annuellement.

Figure 2 : Résumé des retombées annuelles de la phase exploitation

	Canada	&	Québec
Main-d'œuvre	997 ETP		799 ETP
Valeur ajoutée aux prix de base	102,3 M\$		77,1 M\$
Revenus gouvernementaux	7,0 M\$		6,9 M\$
Parafiscalité	1,7 M\$		6,2 M\$

*Source : Tableau tiré du modèle KPMG

Anick Métivier
 Directeur, Responsabilité citoyenne