

COMMENTAIRE

PRÉSENTÉ À

L'AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Projet d'aménagement d'un quai

en eau profonde dans le port de Québec - Secteur Beauport

Pourquoi vendre le fleuve au chinois ?

雲 祇 言 鬆
深 在 師 下
不 此 采 問
知 山 藥 童
處 中 去 子

Par : Daniel Guay

16 juin 2019

Ce commentaire est transmis à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale afin d'alerter le gouvernement du Canada aux risques importants de travailler en partenariat avec des entreprises chinoises qui opèrent au-delà du sens des affaires. Elles ont une action politique certaine surtout lorsqu'elle finance des projets et que ceux-ci sont des routes, des chemins de fer, des ports et des infrastructures de communication. Ces considérations doivent être prises aussi dans le sens des sanctions commerciales et humaines de la Chine envers le Canada et ses citoyens. La prudence est de mise.

Rappelons-nous, la vision du Port de Québec est de faire de beaux et grands terminaux à Québec, des deux rives du fleuve. À Beauport aussi bien qu'à Lévis. Ajoutons que le troisième lien serait aussi salutaire et très utile pour le Port de Québec. Un véreux entrepreneur de la région, aussi PDG du Port de Québec, semble animé par une prétendue prime substantielle dans son contrat à long terme pour réaliser l'agrandissement du Port. Un montant garder secret, mais certains affirme que des millions de dollars lui serait remis une fois l'agrandissement réalisé. De quoi vendre son âme aux chinois ou bien vendre notre fleuve qui ne lui appartient guère, au plus offrant industriel.

Il est important de savoir que la Chine a beaucoup d'ambition pour devenir le numéro UN économique au monde. Entre autre stratégie, le programme « Une ceinture, une route » de la Chine. Ce plan exhaustif de construction d'infrastructures terrestres et maritimes qui vise à placer la Chine au cœur du commerce international. Le réseau prévu englobera six corridors commerciaux et comprendra des installations portuaires, des autoroutes, des chemins de fer, des pipelines et des réseaux de fibre optique. On appelle aussi cette démarche la nouvelle route de la soie et même la route maritime de la soie. Ces projets permettront à la Chine d'obtenir les ressources brutes dont elle a besoin et faciliteront l'accès de ses produits aux marchés. À l'instar d'autres initiatives financières et technologiques, le programme « Une ceinture, une route » vise à renforcer la position de la Chine à titre de grande puissance. L'essor de la République populaire de Chine (RPC) représente l'un des enjeux les plus importants de notre époque. L'Europe, l'Afrique et l'Amérique latine selon certains observateurs imminents.

Le Service canadien du renseignement de sécurité (SCRS) a tenu en 2018 des ateliers de liaison-recherche avec des experts mondiaux et a résumé ces discussions dans un rapport intitulé : LA CHINE À L'ÈRE DE LA RIVALITÉ STRATÉGIQUE. La stratégie chinoise apparaît de plus en plus évidente.

La RPC a dû évoluer dans un monde dominé par l'Occident. Il lui a fallu composer avec des valeurs universelles susceptibles de mettre en péril son régime politique et conclure des alliances qui nuisaient à ses intérêts. Elle a désormais la puissance et l'aplomb nécessaires pour transformer l'ordre mondial de façon à légitimer son régime politique et à lui donner plus d'avantages stratégiques.

Le modèle de la Chine constitue maintenant une « nouvelle option pour les autres pays et les autres nations désireuses d'accélérer leur développement tout en préservant leur indépendance. Le groupe des « tenants d'un avenir commun pour l'humanité », dont Xi Jinping fait la promotion dans le cadre du programme « Une ceinture, une route », est censé émerger d'un vaste territoire où l'Occident n'exerce que peu d'influence et où les pratiques rattachées à la démocratie ne sont pas solidement établies. L'influence croissante de la Chine dans cette région pourrait renforcer les états qui sont déjà autoritaires et corrompre ceux qui s'étaient engagés sur la voie de la démocratie. Les démocraties avancées ne sont pas à l'abri de cette menace : leur grand désir d'avoir accès aux marchés pourrait accroître leur malléabilité et diminuer leur inclination à opposer de la résistance à la Chine ou à la critiquer.

Le pouvoir grandissant de la Chine aura inévitablement des répercussions sur les pays voisins, sur les régions un peu plus éloignées, sur l'Arctique, voire sur le monde entier. Un article de l'OBS (*L'Obs* intitulé au départ *Le Nouvel Observateur* — familièrement surnommé *Le Nouvel Obs* — et ce jusqu'au 23 octobre 2014 est

un [magazine d'actualité hebdomadaire français](#), créé en 1964) dont le titre évocateur résume tout : Les Chinois sont désormais les maîtres de l'Arctique. La nouvelle ne fait pas les gros titres. Pourtant, le 9 novembre 2017 restera peut-être comme le jour où la Chine a achevé de mettre la main sur une gigantesque région du monde, certes déserte et inhospitalière, mais riche de ressources diverses : l'Arctique.

C'est la conviction du spécialiste des mondes polaires Mikaa Mered, professeur de géopolitique des deux pôles à l'Institut libre d'étude des relations internationales (ILERI) à Paris, après l'annonce, en marge de la visite de [Donald Trump à Pékin](#), d'un gigantesque projet d'investissement chinois dans [le gaz naturel terrestre d'Alaska](#) : "C'est une nouvelle absolument majeure. D'un montant de 43 milliards de dollars, c'est le plus gros investissement jamais conçu dans la région polaire, toutes industries confondues." Le chercheur n'a désormais plus de doutes : "les Chinois sont désormais maîtres de l'Arctique", dit-il. "Ils étaient présents dans des projets d'infrastructures minières au Canada, ils ont investi dans les deux grands projets gaziers en Russie, leurs relations se réchauffent avec la Norvège. Ils ont mis la main sur la quasi-totalité des principaux projets miniers au Groenland.

Depuis quatre ans, la Chine a théorisé et médiatisé son projet "One Belt, one Road", cette [nouvelle route de la soie](#). Il s'agit d'investir dans les transports et les infrastructures des pays par lesquels passe le commerce chinois.

En juin dernier, un mois avant la visite de Xi Jinping en Russie, le Comité national pour le développement et la réforme a ajouté au grand projet une troisième voie, celle des glaces. Pariant sur la tragique fonte de la calotte glaciaire et les perspectives économiques que celle-ci ouvre (un cinquième des ressources naturelles planétaire, de nouvelles routes plus courtes...), la Chine se prépare, avec comme horizon le très long terme.

La Chine investit des milliards en Russie, un pays dont les industriels ont du mal à se financer, notamment du fait des sanctions internationales. Ainsi, des groupes chinois financent, par des prises de participations et par des prêts, les deux grands projets de gaz naturel du nord russe : Yamal LNG (dans lequel [Total a pris 20%](#)) et Arctic LNG 2. De même, ce sont des capitaux chinois qui financent le port en eaux profondes près d'Arkhangelsk, au bord de la mer Blanche, et sa liaison par chemin de fer "[Belkomur](#)" qui permettra de relier l'Oural, la Sibérie et la Chine.

Marc Godbout de Radio-Canada nous informait le 24 mai 2019 que le Canada a tout intérêt à observer la Chine dans le Grand Nord et à s'y attarder pendant qu'il est encore temps. Dans le hameau de Qikiqtarjuaq; plus de 600 Inuits habitent ici, dans cette communauté insulaire située juste au-dessus du cercle polaire, dans l'est de l'Arctique canadien. Ces gens ont plein d'idées, mais sont souvent oubliés, ignorés et désavantagés. Aussi, Qikiqtarjuaq a un rêve : celui d'avoir un port de mer.

La communauté voit dans ce projet un véritable catalyseur socio-économique. Après tout, ce village pittoresque du Nunavut est entouré d'eau. Il est situé dans le détroit de Davis, un couloir stratégique pour le trafic maritime dans l'Arctique. Plus de 30 ans, que le projet de port en eau profonde a vu le jour. De multiples demandes de financement adressées à Ottawa n'ont toujours rien donné.

Les Inuits possèdent pourtant trois chalutiers pour pêcher le turbot et la crevette dans le détroit de Davis. Mais faute d'infrastructures portuaires au Nunavut, leurs bateaux commerciaux doivent accoster à des centaines de kilomètres plus loin, au Groenland. C'est là qu'ils se rendent pour se ravitailler, procéder aux changements d'équipages et expédier leurs prises sur les marchés internationaux. « C'est injuste. Nous sommes des Canadiens. Vous n'avez qu'à compter le nombre de ports dans l'Arctique canadien et vous comprendrez ce que nous voulons dire. »

Le bruit court, au nord du 60e parallèle, que quelque chose se trame à Qikiqtarjuaq, que des investisseurs chinois seraient arrivés sur la pointe des pieds dans la communauté. Mais est-ce une invention? Personne n'est mieux placé que John Metuq pour répondre à la question. « Nous avons eu des discussions avec des investisseurs étrangers, principalement des Chinois. Oui, nous avons exploré des possibilités, mais nous n'avons rien scellé. » Il raconte timidement que les rencontres ont eu lieu à Vancouver. Mais qui a approché qui ? Qui sont ces investisseurs chinois? Si ce bout du récit reste flou et mystérieux, cet exemple est révélateur d'une nouvelle réalité géopolitique dans l'Arctique : la route des glaces.

Les exemples s'accumulent. CBC nous apprenait le 16 mai 2019 que la société qui tente de construire un terminal à conteneurs à Sydney, en Nouvelle-Écosse, a déclaré qu'elle devait trouver un nouveau bailleur de fonds, car les relations entre le Canada et la Chine avaient mis le projet en suspens. Sydney Harbour Investment Partners avait conclu un accord de financement avec China Communications Construction Company, contrôlée par le gouvernement chinois. Mais cette semaine, le développeur de conteneurs a annoncé un nouveau contrat avec la société d'investissement new-yorkaise Avaio Capital.

"Notre relation avec les Chinois est toujours très bonne, très solide", a déclaré Albert Barbusci, PDG de Sydney Harbour Investment Partners. "Mais cela dit, il faut avoir un plan B et un plan C, et nous avons les deux options sur la table." Barbusci a déclaré que les compagnies maritimes devraient trouver le projet plus attrayant, maintenant qu'il dispose d'un site et d'un financement. Barbusci a déclaré que le terminal à conteneurs proposé avait encore besoin d'un client, mais que les éléments sont maintenant en place pour que cela se produise.

Les compagnies maritimes devraient trouver le projet plus attrayant, maintenant qu'il dispose de fonds et qu'il entre dans la phase de conception détaillée, a déclaré Barbusci. "Si vous aviez un client et que vous n'aviez pas le financement, vous ne pourriez toujours pas aller de l'avant", a-t-il déclaré. "Nous avons donc tous sauf le client, et je suis assez heureux d'être dans cette position." Les intérêts chinois pourraient revenir n'importe quand, a-t-il ajouté, mais ce n'est pas nécessaire. Une fois le transporteur signé, la construction devrait durer environ 36 mois, a déclaré Barbusci.

N'est-il pas curieux qu'une compagnie chinoise se retire du projet de terminal de Sydney mais qu'une autre s'engage dans un partenariat avec le Port de Québec ? Les relations diplomatiques sino-canadiennes sont pourtant dans le même giron de développement portuaire nord-américain et dans le même contexte de tensions. Serait-ce que Québec est plus attrayant que Sydney pour la Chine et que la position géographique de Québec permet aux Chinois une meilleure prise de contrôle des flux économiques nord-américains ? Devrons-nous sacrifier nos paysages, notre qualité de vie, et les battures de Beauport en plus de faire disparaître le bar rayé du fleuve Saint-Laurent ? C'est cher payé pour permettre aux Chinois de construire leur route des glaces jusqu'à Québec. C'est de plus, un scénario à glacer le sang.

La Chine Monte en Puissance dans les Caraïbes

Sur l'île de Grand Bahamas située à environ 55 miles (85 kilomètres) à l'est de Palm Beach, en Floride, une entreprise de Hong Kong investit environ 3 milliards de dollars pour aménager le Freeport Container Port, un port en eau profonde adapté aux navires porte-conteneurs de grands gabarits. Les quais font plus de 1500 mètres et un terrain de 57 hectares lui donne une capacité de 1,5 millions de TEU.

L'inquiétude monte sur le risque de surendettement, comme à Hambantota au Sri Lanka. Il est à craindre que le port de Hambantota devienne une base navale chinoise. Le Pentagone va-t-il devoir faire face à des navires de guerre chinois à Freeport ? Freeport passe pour être en mesure de tirer parti du trafic accru que devrait générer l'élargissement du canal de Panama. Il est toutefois à craindre que le projet ne succombe au

surendettement comme à Hambantota au Sri Lanka. En décembre 2017, le port de Hambantota s'est retrouvé incapable de régler les intérêts des crédits importants et à taux élevés que le gouvernement avait contracté auprès d'établissements financiers chinois. Résultat, la Chine est aujourd'hui propriétaire à 70% de Hambantota, contrôle assorti d'un bail de 99 ans. La prise de contrôle était inévitable tant le projet a été mal conçu au départ.

Hambantota finira-t-il en base navale chinoise ? Les amiraux chinois considèrent depuis longtemps le Sri Lanka comme un emplacement stratégique. En septembre et en octobre 2014, le gouvernement sri-lankais a déjà autorisé un sous-marin chinois à accoster au Port international de porte-conteneurs de Colombo (Sri Lanka) lui aussi financé par la Chine. Le Pentagone devra-t-il faire face à des navires de guerre chinois à Freeport ? L'armée chinoise est déjà présente dans les Caraïbes, notamment à Cuba, où elle a installé un système d'écoutes électroniques des Etats-Unis. Washington dépense beaucoup d'argent au Moyen-Orient, mais les responsables américains devraient se préoccuper en urgence de certaines situations à proximité de leur territoire.

De fait, l'influence de la Chine grandit rapidement dans tout l'espace Caraïbes. Par le commerce et les investissements Pékin s'érige en nouveau pouvoir. Les motivations chinoises n'ont rien d'anodin et ne se bornent pas au commerce.

L'île de New Providence, aux Bahamas est une bonne illustration du phénomène. En 2011, la Banque d'import-export de Chine a accordé un prêt [de 2,45 milliards de dollars](#) pour la construction d'une station balnéaire à Baha Mar, près de Nassau, la capitale. Le projet qui cumule les problèmes depuis le début, est le plus grand et le plus coûteux de toutes les Caraïbes.

La taille du projet surprend et l'immense intérêt économique que la Chine porte à la région Caraïbe a de quoi intriguer. Comme le souligne Evan Ellis du collège de guerre de l'armée américaine, l'investissement de la Chine dans les Caraïbes est plus important par habitant que dans le reste de l'Amérique latine. La région Caraïbe a peu de ressources naturelles et le marché pour les produits chinois est minuscule. Ainsi que Ellis l'a [déclaré à Roll Call](#), « Au regard des montants investis, il est clair que ce n'est pas vraiment le marché ou les ressources qui les intéressent. »

Quelle peut bien être la motivation de la Chine ? Un autre investissement important aux Bahamas apporte un indice.

L'armée chinoise est déjà présente dans les Caraïbes, à Cuba. Selon un rapport d'octobre 2018 de la Commission chargée des questions liées au commerce et à la sécurité entre la Chine et les Etats-Unis, du personnel chinois occupe à Lourdes, Bejucal et Santiago de Cuba d'anciennes installations de renseignements datant de l'époque soviétique. Tout comme les Russes à l'époque, les Chinois mènent une mission permanente d'information sur les États-Unis.

La présence chinoise à Bejucal, au sud de La Havane, apparaît particulièrement préoccupante. Les images satellites montrent qu'un nouveau radôme (dôme en plastique) a été installé pour protéger le radar, et cet équipement pourrait bien être d'origine chinoise. La détection d'une présence chinoise à Bejucal n'est pas récente. En 2016, Marco Rubio, sénateur républicain de Floride, a évoqué publiquement « la station d'écoute chinoise de Bejucal ».

Evan Ellis, dans un podcast avec Bonnie Glaser du Centre d'études stratégiques et internationales (CESI), a déclaré que Beijing accordait à la mer des Caraïbes la même importance stratégique qu'à la mer de Chine

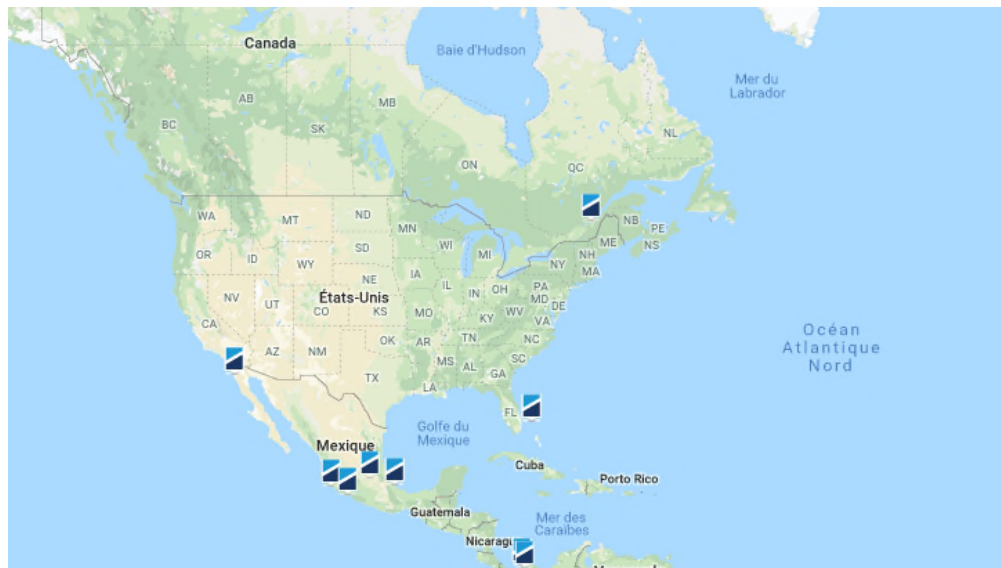
méridionale. Ce qui expliquerait l'intérêt à priori surprenant de la Chine envers les 13 États insulaires et les 17 « territoires dépendants » - autrefois appelés « colonies » - de la région.

Jusqu'à présent, l'Amérique avait quasiment abandonné la zone Caraïbes. Selon l'expression convenue, les Caraïbes étaient tout à la fois « trop démocratiques et pas assez pauvres » pour attirer l'attention des États-Unis. Mais au plan stratégique, cette zone est toujours considérée comme la « troisième frontière » et le « ventre mou » des États Unis.

Un ventre mou qui est en passe d'être restructuré par la manne des capitaux chinois. Ainsi, cinq pays de la région - Trinité-et-Tobago, la Grenade, la Dominique, Antigua-et-Barbuda et la République dominicaine - ont adhéré à l'ambitieuse initiative de Beijing « Belt and Road », un plan d'infrastructure destiné à mieux connecter entre elles les routes commerciales mondiales de la Chine.

Mais plus Beijing lance d'initiatives dans la région, plus les craintes grandissent de voir ces pays « piégés par la dette », comme au Sri Lanka. L'administrateur de l'USAID, Mark Green, a raison de qualifier les crédits de Beijing de « financements prédateurs ». Mais les mises en garde américaines risquent d'avoir peu d'écho si les États-Unis n'offrent pas d'alternatives, a souligné Margaret Myers de l'Inter-Américan Dialogue

Aujourd'hui, Washington dépense beaucoup au Moyen-Orient, mais les responsables politiques américains devraient de toute urgence se préoccuper des besoins de certaines zones stratégiques situées à leurs portes.



Gordon G. Chang est l'auteur de The Coming Collapse of China et Distinguished Fellow du Gatestone Institute. Gatestone Institute est un think tank indépendant et à but non lucratif ainsi qu'un organisme de conseil en politique internationale. Gatestone Institute s'est donné pour mission d'instruire le grand public sur des thèmes que les grands médias échouent à aborder et à mettre en valeur.

Evan Ellis et Bonnie Glaser sont membres du Centre d'études stratégiques et internationales (CSIS). Établi à Washington DC, il y a plus de 50 ans, le CSIS est un organisme de recherche politique bipartite à but non lucratif, qui se consacre à fournir des perspectives et des solutions stratégiques aux décideurs pour les aider à choisir un monde meilleur.